



INDICE



Primo Piano:

Riforma portuale e nomine

(Gazzetta del Sud, Milano Finanza, Il Mattino, La Repubblica, Il Secolo XIX, The Meditegraph, Ansa)

Fondo Infrastrutture

(Milano Finanza)

Dai Porti

Trieste:

"...Al Comune le chiavi del Porto vecchio..." (Il Piccolo)

"...Trieste sblocca Porto Vecchio..." (Il Sole24Ore)

"...Porti e infrastrutture via libera ai fondi Cipe..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Patto per Venezia, ci preoccupa lo scavo del Tresse nuovo..."

(La Nuova Venezia e Mestre)

"...Inquinamento atmosferico prodotto dal traffico navale..." (Il Nautilus)

Genova:

"...Le aree ex Piaggio andranno a Phase..." (Il Giornale)

"...Quei 347 milioni affondati in porto..." (Il Giornale)

"...Il rinvio sulla Torre di Piano?..." (La Repubblica)

Livorno:

"...Scommettiamo sul porto..." (Il Tirreno)

"...La Compagnia portuale vuol realizzare una centrale a biomasse..."
(Il Tirreno)

"...Ma la fondazione non è mai decollata..." (Il Tirreno)

"...I 5 stelle devono invertire rotta..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...Il 4 dicembre riapre (per un giorno) il molo San Vincenzo..."

(Informazioni Marittime)

Messina:

"...Il presidente Crocietta:<<E' inaccettabile il lavoro deve servire solo per vivere>>..." (Giornale di Sicilia, La Sicilia, The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica, Gazzetta del Sud)

Focus:

"Assemblea Federagenti" (Panorama)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Porto, Delrio ha firmato il decreto Signorini è il nuovo presidente

MASSIMO MINELLA

PORTO, ultimo atto. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha firmato

ieri il decreto di nomina di Paolo Emilio Signorini a presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale.

Oggi è attesa la notifica

dell'atto al diretto interessato che, a questo punto, potrà legittimamente insediarsi al vertice di Palazzo San Giorgio.

SEGUE A PAGINA X

Porto, l'ora di Signorini Delrio firma il decreto oggi arriva la nomina

Dopo Senato e Camera, il titolare dei Trasporti firma il decreto e invia la notifica per l'insediamento

- SEGUE DALLA PRIMA DI GIOVACCA

GOVERNERÀ da subito il porto di Genova, poi dal primo gennaio, le sue competenze si allargheranno ai porti di Savona e Vado Ligure, in virtù della fusione fra le due vecchie **authority**. Si conclude così un percorso tutto sommato rapido, nel momento in cui si è deciso di metterlo in moto. La nuova legge di riforma della governance delle **authority** ha infatti cancellato la vecchia norma che prevedeva la scelta di una terna da cui il ministro avrebbe pescato il prescelto, chiedendo poi l'intesa con la Regione. Messa da parte gli enti locali, il nuovo testo ha affidato all'intesa governo regione la scelta del presidente. Delrio e il governatore della Liguria Giovanni Toti hanno così convenuto sull'ex segretario generale della Regione (ed ex direttore del ministero dei Trasporti) Paolo Emilio Signorini e a questo punto tutto è corso via velocemente in discesa. Le commissioni competenti di Camera e Senato si sono pronunciate favorevolmente alla nomina di Signorini e il giudizio del Parlamento, soltanto consultivo, è stato trasferito al ministero dei Trasporti. E Delrio ha chiuso il cerchio, firmando ieri il decreto di nomina di Signorini. Oggi l'atto sarà notificato e consentirà l'insediamento dell'uomo

che ha messo d'accordo governo e regione, favorito anche dal fatto di aver lavorato per entrambi e di essersi quindi fatto conoscere e apprezzare. Finisce così il lungo commissariamento dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, che potrà ora nuovamente concentrarsi sul suo incarico di direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di Porto di Genova. Più di un anno (il mandato era scattato il 20 novembre 2015 e secondo Delrio sarebbe dovuto durare "un paio di mesi") a dividersi fra San Giorgio e la Capitaneria, mediando fra mille istanze, com'è costume nella vita del porto (di questo in particolare, sembrerebbe). Pettorino si congeda però con un po' di amarezza, dopo il suo ultimo comitato che ha visto rinviare il voto sulla delibera che avvia la fase di progettazione definitiva della nuova Torre Piloti. Pettorino continuerà ovviamente a seguire la vicenda da comandante della Capitaneria (è anche membro di diritto del board), ma certo avrebbe preferito chiudere diversamente la sua esperienza. Non appena nominato Signorini chiederà ai comuni di indicare il proprio rappresentante nel board e poi proporrà allo stesso, una volta insediato, il nome del nuovo segretario generale. A quel punto **l'authority** completata in tutti i suoi organi, sarà a tutti gli effetti operativa.

(massimo minella)

segue



SIGNORINI
Il presidente
dell'Autorità
portuale del Mar
Ligure Occidentale
(Genova, Savona e
Vado) Paolo Emilio
Signorini

Prossimi passaggi la
lettera ai comuni per la
nomina del board e la
scelta del segretario

LE TAPPE

LE COMMISSIONI
Senato e Camera,
con le loro
commissioni, si sono
esprisse
favorevolmente
sulla nomina di
Paolo Emilio
Signorini alla
presidenza del porto

LA FIRMA
Il ministro del
Trasporti e delle
Infrastrutture
Graziano Delrio ieri
ha firmato il decreto
di nomina di
Signorini all'autorità
di sistema del Mar
Ligure Occidentale

LA NOTIFICA
Nella giornata di
oggi il decreto di
nomina verrà
notifica al diretto
interessato e quindi
potrà avvenire
l'insediamento
ufficiale a Palazzo
San Giorgio



Delrio firma il decreto, inizia l'era Signorini

Genova - Il nuovo presidente di Genova e Savona in Authority già dalla prossima settimana. Finisce il commissariamento durato un anno.



Genova - Martedì prossimo a Palazzo San Giorgio debutterà il nuovo padrone di casa. Il decreto di nomina di Paolo Emilio Signorini alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale che dal prossimo anno comprenderà oltre a Genova anche Savona e Vado, è stato firmato oggi. Avrà efficacia da domani e Signorini si insedierà alla guida la prossima settimana. Finita l'era del commissariamento, si apre quella dell'Autorità di sistema portuale, nata con la riforma della governance dei porti, con il nuovo presidente affiancato non più dal Comitato portuale ma dal Comitato di gestione in cui siederanno soltanto i rappresentanti indicati dal presidente della Regione Liguria, dal sindaco del Comune di Genova e quello di Savona, oltre al comandante della Capitaneria Giovanni Pettorino, l'attuale commissario del porto di Genova.

Porti: Genova, martedì debutta Signorini

Firmato il decreto di nomina



GENOVA, 01 DIC - Martedì prossimo a Palazzo San Giorgio debutterà il nuovo padrone di casa. Il decreto di nomina di Paolo Emilio Signorini alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale che dal prossimo anno comprenderà oltre a Genova anche Savona e Vado, è stato firmato oggi. Avrà efficacia da domani e Signorini si insedierà alla guida la prossima settimana. Finita l'era del commissariamento, si apre quella dell'Autorità di sistema portuale, nata con la riforma della governance dei porti, con il nuovo presidente affiancato non più dal Comitato portuale ma dal Comitato di gestione in cui siederanno soltanto i rappresentanti indicati dal presidente della Regione Liguria, dal sindaco del Comune di Genova e quello di Savona, oltre al comandante della Capitaneria Giovanni Pettorino, l'attuale commissario del porto di Genova.

Guiderà Genova e Savona **Porti, Delrio firma il decreto** **Signorini in Authority già da martedì**

... GENOVA. Martedì mattina sarà a Palazzo San Giorgio e poi nel pomeriggio a Savona. Il decreto di nomina di Paolo Emilio Signorini alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale che dal prossimo anno comprenderà oltre a Genova anche Savona e Vado, è stato firmato ieri. Signorini si insedierà alla guida la prossima settimana. Finita l'era del commissariamento, si apre quella dell'Autorità di sistema portuale, nata con la riforma della governance dei porti.

Porto, ok di Delrio alla nomina manca solo la firma di Spirito

La scelta

**Già definite le priorità:
strategici gli interporti
di Nola e Marciánise**

Antonino Pane

Il decreto di nomina è stato firmato: Pietro Spirito è anche formalmente il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. Il decreto con cui il ministro Graziano Delrio lo ha nominato deve solo essere controfirmato dall'interessato davanti al Capo di gabinetto, cosa che potrebbe avvenire oggi o al massimo lunedì prossimo. Espletate le formalità, Spirito assumerà l'incarico e, come gli altri presidenti già nominati, o in fase di nomina, si avvierà a gestire la transizione, cioè la fase di decollo delle nuove Autorità di sistema, quindi in tutto, nate dalla riforma della legge 84/94.

Al momento risultano già definite le presidenze delle Autorità di sistema del mare Adriatico orientale (Trieste), del mare Ionio (Taranto) a cui stanno per aggiungersi, appunto, il Tirreno centrale (Napoli), mare Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia), mare adriatico centro-settentrionale (Ravenna) e mare adriatico centrale (Ancona). Per queste ultime quattro, infatti, sono stati espletati i passaggi parlamentari e ora si tratta solo di insediare i nuovi presidenti. Per le altre nove, invece, il puzzle è in via di composizione nel senso che il ministro Delrio sta cercando le intese con i presidenti delle Regioni interessate che, in alcuni casi, sono anche più di uno per una sola Autorità di



Infrastrutture Il ministro
Graziano Delrio

”

Nodo Salerno
Durante la moratoria
scalo affidato
a un commissario:
in pole c'è De Luise

sistema. Da definire, quindi, il mare Adriatico meridionale (Bari), il mare Adriatico settentrionale (Venezia), il Mar Ligure orientale (La Spezia), il mar Ligure occidentale (Genova), il mare Tirreno settentrionale (Livorno), il mare dello stretto (Gioia Tauro), il mare di Sicilia occidentale (Palermo), il mare di Sicilia Orientale (Catania), il mare di Sardegna (Cagliari). Probabilmente, dunque, si comincerà nei primi mesi del 2017 ad applicare concretamente le nuove procedure previste dalla riforma

che, va ricordato, affida ad un coordinamento nazionale presso il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il raccordo tra le varie Autorità di sistema. In particolare la struttura centrale dovrà coordinare le scelte in modo da poter avere porti come vero e propri poli specialistici, evitando servizi doppiati a poche miglia di distanza.

Poi c'è tutto il fronte che riguarda il coordinamento con le aree retroportuali e in particolare con gli interporti. Insomma bisogna assolutamente evitare, come accaduto fino ad oggi, che Napoli, ad esempio, operi senza l'ausilio dei due interporti, Nola e Marciánise, attrezzati per fornire servizi rapidi e, soprattutto efficienti. E qui entrano subito nelle scelte delle priorità strategiche. Per quanto riguarda il porto di Napoli, ad esempio, un'indicazione è già arrivata dallo stesso ministro Delrio: la realizzazione di un collegamento ferroviario vero tra il porto e le aree retroportuali. È impensabile che si possa continuare a lavorare con il trasporto su gomma, perché non si riesce a realizzare un collegamento senza attraversamenti stradali tra il fascio di binari esistenti nel porto e la stazione di Napoli Traccia.

Un altro fronte ancora tutto da chiarire riguarda le moratorie. Pietro Spirito sarà formalmente il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale che oltre a Napoli e Castellammare comprende anche il porto di Salerno. Ma lo scalo salernitano avrà un commissario per gestire la fase di transizione che dovrebbe durare 24 o 18 mesi (il tempo necessario a completare i progetti in corso). Tutto lascia credere che il commissario sarà l'attuale segretario generale di Salerno, Luigi De Luise. Anche su questo fronte, però, bisognerà aspettare la nomina del ministro. Intanto resta in prorogatio Andrea Annunziata, il cui incarico è scaduto la settimana scorsa.

Il Consiglio approva un documento

Nuovo assetto dei sistemi portuali «Tre anni di autonomia finanziaria»

Accorpamento con Gioia Tauro e piani di sviluppo: pressing su Crocetta

Andrea Italiano MILAZZO Il consiglio comunale ha approvato all'unanimità il documento concordato nel corso di una precedente riunione dei capigruppo e presentato in Aula dal consigliere Antonio Foti, che, a proposito dell'ormai pressoché inevitabile accorpamento del porto di Milazzo all'Autorità portuale di Gioia Tauro, ribadisce la necessità della proroga di 3 anni, o in subordine di mantenere per lo stesso periodo, la gestione economica finanziaria.

In caso di diniego, le forze politiche hanno chiesto al presidente della Regione di chiedere l'applicazione di quanto previsto dallo stesso decreto di riordino dei sistemi portuali, ovvero che è possibile proprio su richiesta del presidente della Regione interessata, apportare modifiche alla legge, al fine di consentire l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale, o di un porto di rilevanza economica nazionale, la cui gestione è stata trasferita alla Regione all'interno del sistema territorialmente competente; nonché il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale (Adsp), previa intesa con la Regione stessa.

Particolarmente vivace il dibattito che ha preceduto il voto.

Molti consiglieri hanno espresso perplessità sull'efficacia di questo intervento anche se il presidente Nastasi ha sottolineato che «Crocetta ha tutte le possibilità per intervenire». Il consigliere Midili ha invece ricordato che «l'Autorità portuale di Messina -Milazzo è la più forte economicamente, ma la più debole politicamente», sollecitando la rivendicazione dell'autonomia economica. Alessio Andaloro ha invece contestato quanto detto da De Simone sulle opere che si stanno realizzando sotto la sua gestione, mentre Francesco Alesci (Pdr), e puntano almeno ad ottenere la proroga di 3 anni, in prospettiva magari di nuove strategie. Altri contributi sono giunti da Simone Magistri, Nino Italiano e Mario Sindoni.i.

RIENTRERÀ NEL FONDO INFRASTRUTTURE. COINVOLTE ANCHE CDP E BEI

In porto il fondo pubblico

Merlo (ministero dei Trasporti) annuncia dal 2017 nuove regole per le opere negli scali. Ma Fedespedi protesta per le modifiche ai depositi Iva nel decreto fiscale

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Per i porti italiani è in vista un fondo d'investimento pubblico dedicato alle nuove infrastrutture. Ne ha dato notizia, in occasione dell'assemblea della Federazione nazionale degli spedizionieri tenutasi a Milano, Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Parlando delle prossime novità legislative sulla logistica, Merlo ha detto: «In Italia il problema è nei tempi di realizzo e nella qualità progettuale delle opere. Bisogna riconoscere il tema della progettazione, ma ancora prima definire le opere prioritarie. Grazie al lavoro della struttura tecnica di missione del Ministero, per la prima volta nella prossima Stabilità ci sarà il Dpp (Documento pluriennale di pianificazione, ndr) che, con una precisa analisi costi/benefici, definirà quali progetti sono prioritari e quali no. In questo modo sarà possibile far pulizia di alcuni progetti non necessari concentrando i fondi sulle opere pubbliche strategiche».

Per i progetti meritevoli, che saranno decisi con i presidenti delle neocostituite Autorità di Sistema Portuale, non ci saranno problemi di risorse perché, grazie a questo lavoro di selezione, saranno liberati i fondi inutilizzati o allocati inutilmente. Il braccio destro di Delrio ha annunciato che «si sta ragionando su meccanismi innovativi di finanziamento che prevedano il coinvolgimento della Cdp e della Banca Europea per gli Investimenti». Si tratterebbe, spiega Merlo, «di prevedere, all'interno della disciplina del



fondo infrastrutture previsto dal nuovo Codice degli appalti, un veicolo specifico per i porti dove convogliare le risorse stanziare da Cdp, Bei e altre fonti in modo da avere un impiego coordinato dei finanziamenti». In questo quadro diventerà ancora più importante per i porti la qualità di progettazione e il rispetto dei tempi di realizzazione delle opere. Per capire la dimensione del fenomeno basti pensare che oggi, secondo fonti del Ministero, in tutta Italia si progettano nuove opere infrastrutturali nei porti per circa 1,5 miliardi di euro.

Altra novità interessante, infine, è il lavoro di squadra avviato dai

ministeri dei Trasporti e degli Esteri, che per la prima volta lavorano congiuntamente su un'analisi dei mercati in forte crescita che possa aprire la strada alle aziende italiane in cerca di nuove opportunità. Il primo report sarà su Centro e Sud Africa. Dalla Federazione degli Spedizionieri è arrivato un plauso al governo Renzi per quanto fatto su trasporti e logistica (apprezzamento è stato espresso in particolare per la riforma dei porti, le norme per la semplificazione dei dragaggi, lo Sportello unico doganale, gli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie e la semplificazione burocratica), anche

se forti critiche sono state rivolte in particolare al Decreto fiscale. Il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti, nella sua relazione ha detto infatti: «Se la recente riforma dei porti può essere valutata positivamente, il decreto fiscale, che definisce tra l'altro il regime Iva nei depositi doganali, va in senso diametralmente opposto, essendo di fatto un disincentivo all'utilizzo dei porti italiani e un fattore di distorsione dei traffici verso quelli a noi vicini (come Mursiglia e Capodistria)». Il numero uno degli spedizionieri ha poi aggiunto: «Sebbene il provvedimento sia stato leggermente corretto prima dell'approvazione definitiva alla Camera, eventuali misure correttive restano appese a un decreto attuativo. Di fatto sono stati vanificati i vantaggi che l'Italia aveva su altri Paesi concorrenti nel deposito Iva e questo nonostante anche l'Agenzia delle Dogane fosse d'accordo con noi sul non modificare lo status quo. Tutto è stato fatto per raccogliere fondi ma non sono state tenute in debita considerazione le possibili conseguenze». (riproduzione riservata)

Al Comune le chiavi del Porto vecchio

Dopo il decreto del Giudice tavolare, l'assessore Giorgi firma la delibera di presa in carico dell'area che avverrà il 31 dicembre

di Silvio Maranzana

Il giorno di San Silvestro la città avrà un doppio motivo per festeggiare: proprio il 31 dicembre infatti il Comune avrà in mano le chiavi del Porto vecchio. Lunedì prossimo arriva all'esame della giunta comunale la delibera presentata dall'assessore al Patrimonio e Demanio Lorenzo Giorgi con la quale si prende atto del passaggio di proprietà sancito dal decreto del Giudice tavolare e del Conservatore del libro fondiario emesso in data 22 novembre 2016.

I magazzini storici e gli altri manufatti vengono inseriti nelle particelle tavolari 75/30 e 46/70 che afferiscono rispettivamente a Grotta e a Barcola. A ingrandirsi sembrano essere per la precisione questi due rioni, in realtà è la città che si amplia enormemente, con una sorta di Trieste 2, cioè un'area che si estende all'incirca su mezzo milione di metri quadrati e dalla stazione centrale arriva pressoché fino a Barcola. L'intero Porto vecchio si estende all'incirca su 650mila metri quadrati, ma è

stata tracciata una linea di demarcazione che prevede che rimangano al Demanio marittimo, e quindi sotto la giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale, tutta la linea di costa con le banchine e i bacini, le aree degli stabilimenti balneari e delle società nautiche e soprattutto l'Adriaterminal, unico terminal commerciale ancora attivo in Porto vecchio dove oltretutto permane il regime di Punto franco.

L'assessore Giorgi, esponente di Forza Italia, annuncia con grande soddisfazione la sua storica firma sotto questo evento storico per la città a due anni dall'emendamento inserito in quella Legge di stabilità con il quale il senatore del Pd Francesco Russo fece approvare il processo stesso di sdemanializzazione dell'area dove, proprio a causa del suo stato di imbalsamazione, si sono consumate le sconfitte più cocenti per la città: la mancata costruzione della sede per l'Italia di Assicurazioni Generali, del Mediterraneo per Evergreen e il fallimento dell'operazione Expo 2004. «I varchi dogana-

li però non si sposteranno già quel giorno - spiega Giorgi - ma lo faranno successivamente per portarsi, ritengo, all'ingresso di Adriaterminal. Quanto al Comune - aggiunge - penso che i primi adempimenti da valutare saranno quelli di carattere assicurativo, ma la mia responsabilità diretta sul processo di riqualificazione del Porto vecchio si ferma qui, ripasso la materia al sindaco Roberto Diplazza in quanto rientra tra le sue deleghe».

La fase burocratica intanto sembra realmente conclusa. L'iter da seguire era stato illustrato nel gennaio scorso da Roberto Cosolini: «La giunta comunale - aveva annunciato l'ex sindaco - approverà una proposta di deliberazione per l'acquisizione dell'area che passerà poi in Commissione e infine in Consiglio per essere sprabilmente approvata entro fine febbraio. A questo punto il Comune farà quella che è detta l'istanza di completamento al Commissario del libro fondiario che avrà 60 giorni di tempo per completare

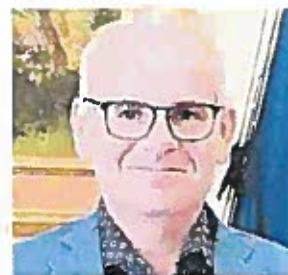
l'istruttoria. L'incartamento dovrà essere vagliato quindi prima dal Tribunale e poi dalla Corte d'appello per concludere il suo iter al Giudice tavolare che effettuerà l'iscrizione: a quel punto il Comune sarà il proprietario. Ci vorranno alcuni mesi». Tutto questo sembra essere stato compiuto. Già a giugno inoltre l'advisor Ernst & Young, scelto dall'amministrazione precedente dopo una gara pubblica ha concluso il suo lavoro sul tema "Redazione delle linee guida per l'impostazione di un Piano strategico per la valorizzazione delle aree facenti parte del Porto vecchio".

Diplazza ha assicurato che in questi mesi la sua giunta ha lavorato sodo, seppur in silenzio, sul Porto vecchio in contatto e in accordo con la Regione e con la stessa governatrice Debora Serracchiani. Tra le cose note, i 50 milioni stanziati dal Ministero per i Beni culturali e la certezza che per il Comune si prospetta un immenso lavoro a partire dall'infrastrutturazione dell'area e dalla ricerca degli investitori.

di FEDERICA PEREGRINA



Uno scorcio dell'area di Porto Vecchio



Lorenzo Giorgi

I NUOVI VARCHI DOGANALI

Dovrebbe portarsi all'ingresso di Adriaterminal

Trieste sblocca Porto Vecchio

Dopo anni di attesa il rilancio dell' area dovrebbe ripartire con sviluppi per 700 milioni

Se ne parla da più di vent' anni, ma per il Porto Vecchio di Trieste potrebbe essere la volta buona. Ci credono il sindaco Roberto Dipiazza e il presidente dell' autorità portuale Zeno D' Agostino, ma sono scesi in campo anche il premier Matteo Renzi e il governatore Debora Serracchiani che all' inizio dell' estate hanno firmato un protocollo d' intesa a valle dello stanziamento di 50 milioni per creare nella città giuliana un grande attrattore culturale transfrontaliero.

«Il porto di Trieste è stato sdemanializzato, a questo punto è un' operazione bancabile: gli investitori potranno acquistare le aree, proporre progetti di sviluppo e costruire - ha dichiarato il sindaco -. Entro fine anno, il Comune entrerà in possesso dei 650mila mq di superficie fronte mare, e si potrà iniziare la fase di sviluppo». Il piano di riconversione riguarda una superficie costruita di 300mila mq, si stima un investimento pubblico-privato di 600-700 milioni e l' orizzonte di riferimento non può essere considerato inferiore ai vent' anni. I modelli di riferimento portati da Ernst & Young, che ha curato l' ultimo studio per conto del Comune e dell' Autorità Portuale - che sarà presentato pubblicamente all' inizio del 2017 - guardano con attenzione ad altre città europee come Marsiglia, Lione e Amburgo con Hafen City. «Entro il 2017 si conta sia risolto l' iter amministrativo e si riescano ad avviare i lavori di infrastrutture propedeutiche al coinvolgimento dei privati», ha spiegato Fulvio Lino di Blasio, direttore Ernst&Young ed esperto di settore pubblico.

Per il futuro di Porto Vecchio è previsto un mix funzionale, dal divertimento ai congressi, dagli spazi per la ricerca e la formazione alle attività sportive. «Poco più del 20% del totale sarà per residenze, uffici, parcheggi, alberghi e servizi per l' attività diportistica», si legge nello studio di Ernst&Young. Comune e Autorità Portuale auspicano di riuscire ad avviare un concreto piano di rigenerazione nella consapevolezza che i tempi non sono brevi e che sarà fondamentale il supporto degli operatori privati e internazionali.

Trieste tiene acceso il faro sul porto vecchio e sul porto nuovo, dopo anni di difficoltà per il mercato immobiliare dove l' ampia disponibilità di immobili, superiore alla richiesta, non ha favorito iniziative particolarmente significative. Ecco che, anche per la scarsa disponibilità di terreni, le nuove edificazioni, di piccolo taglio si sono concentrate sul Carso, mentre nel tessuto consolidato decine di piccole imprese edili hanno gestito in questi anni il mercato del recupero seguendo tutto il processo, dal progetto alla

- segue

vendita, senza lasciare spazio ad operazioni strutturate. Si sono distinti il settore turistico-alberghiero e quello del social housing. In particolare sono state recuperate alcune ex caserme (Piazzale Montebello, largo Nicollini, ex Maddalena), all'interno delle quali sono stati recuperati alloggi, anche sociali, spesso integrati con negozi e uffici.

Per dimensioni, l'iniziativa privata più importante è Verdemare, in zona Campo Marzio, nell'ex area artigianale. Si tratta di un edificio con 184 alloggi in classe A e A+ quasi tutti vista mare, sul mercato dal 2015 e in vendita un prezzo medio di 3.000 euro/mq. Dopo circa due anni, ne sono stati venduti la metà. Tra le altre operazioni immobiliari più recenti in centro a Trieste c'è Panorama Giustinelli con 16 alloggi di tagli variabili da 95 a 240 mq. In questo caso il prezzo di vendita oscilla tra i 6.800 e i 10.000 euro/mq, escluse terrazze, spa, giardino, cantine, lavanderia e spazi comuni. La casa, commissionata e sviluppata da Epoca srl è stata completata nel 2016 ma alcune parti comuni sono in corso di finitura. Ad oggi rimangono in vendita 12 appartamenti principalmente di taglio medio.

Tra le altre iniziative residenziali in previsione c'è il recupero dell'ex-fabbrica di carta Saul Sadoch, nella zona dell'ippodromo di Montebello, dove è previsto un complesso con un'ottantina di alloggi, in parte con residenze convenzionate grazie al supporto della finanziaria internazionale Investments Sgr spa per conto del Fondo Housing Sociale Fvg.

Porti e infrastrutture: via libera ai fondi Cipe 68 milioni per il Fvg

Nel "pacchetto" 17 milioni per la sistemazione del nodo ferroviario a sud dello scalo giuliano. In totale sono stati assegnati 1,4 miliardi

di **Diego D'Amelio**

■ **TRIESTE**

Diciassette milioni per contribuire alla sistemazione del nodo ferroviario nella zona sud del porto di Trieste. Ammonta a tanto lo stanziamento deciso nella seduta del Comitato interministeriale per la programmazione economica, riunitosi ieri a Roma. Il Friuli Venezia Giulia totalizza 68 milioni, che andranno a finanziare una serie di lavori pubblici sul territorio regionale. Il presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, accoglie la notizia con sorpresa e soddisfazione: «Non mi aspettavo avremmo fatto così in fretta. Si tratta di fondi destinati a Rfi (che si aggiungono a 17 milioni già stanziati), che verranno spesi nell'area di Servola, a servizio della piattaforma logistica, della Fieriera e dunque dell'area di crisi complessa: cioè la zona che sa-

rà centrale nello sviluppo del porto. Risorse importantissime che si sommano ad altre già rese disponibili da Rfi, con cui prepareremo i progetti definitivi, come già fatto per l'area di Campo Marzio». Soddisfatto la presidente Serracchiani: «È un segno di attenzione particolare verso uno scalo che da molto tempo attendeva di essere dotato degli strumenti per esprimere le sue grandi potenzialità. Un investimento coerente con i risultati ottenuti dalla componente ferroviaria nel porto di Trieste e con la prospettiva di dover far fronte a traffici ancora maggiori. Abbiamo lavorato molto per questi risultati».

La parte più consistente delle risorse andrà ad ogni modo al rifacimento della strada statale 52 Carnica: 33 milioni sono richiesti per il primo lotto di ristrutturazione riguardante i 5 chilometri della variante di Tol-

mezzo, 5,5 milioni per il rifacimento dello svincolo dell'ospedale e 10,5 per la messa in ordine della galleria "Passo della morte".

Lavori di minore entità, pari a un milione di euro ciascuno, sono infine previsti per il completamento del nodo ferroviario di Udine e per la manutenzione straordinaria degli scarichi della Diga di Ravedis. La posta a favore del Fvg fa parte dell'ingente piano operativo da 11,5 miliardi, approvato ieri dal Cipe su risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020. Il programma di investimenti si rivolge a infrastrutture e trasporti: la nota del Cipe parla di «più manutenzione e sicurezza per strade, ferrovie e dighe», nonché di «impegno sulla mobilità sostenibile, metropolitane e nuovi mezzi per il trasporto pubblico locale». Il ministro delle Infrastrut-

ture, Graziano Delrio, lo definisce «un piano robusto per migliorare la rete stradale e ferroviaria». Il totale di 11,5 miliardi è così suddiviso: 5,3 miliardi per gli interventi stradali, 2 nel settore ferroviario, 1,2 per il trasporto urbano e il piano metropolitano, 1,3 per la messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale già esistente, di cui un miliardo per le strade e quasi 300 milioni per il piano dighe. Il Cipe ha infine stanziato 1,3 miliardi per il rinnovo dei mezzi pubblici locali e per il piano nazionale sicurezza ferroviaria, con 300 milioni appositamente destinati alle ferrovie regionali. Nella stessa seduta il Comitato ha approvato inoltre i piani operativi presentati dai ministeri dello Sviluppo Economico, delle Politiche Agricole e dell'Ambiente, cui sono stati rispettivamente assegnati 1,4 miliardi, 400 milioni e 1,9 miliardi.

I FONDI DEL CIPE PER IL FVG

STRADE

	MILIONI DI €
SS-Galleria "Passo della Morte"	10,50
SS-Svincolo ospedale	5,50
SS 52bis - Ristrutturazione della statale: 1° Lotto funzionale tra il km 3+000 e il km 8+000 - Variante di Tolmezzo	33,00

FERROVIE

Nodo di Udine (completamento)	1,0
Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste 2 fase interventi di adduzione al Porto di Trieste	17,0

DIGHE

Diga Ravedis - manutenzione straordinaria scarichi	1,0
--	-----

TOTALE	68,0
---------------	-------------



La Nuova di Venezia e Mestre

Patto per Venezia, ci preoccupa lo scavo del Tresse nuovo

di LIDIA FERSUOCH* Il Patto per Venezia firmato tra il presidente del consiglio e il sindaco di Venezia ci ha preoccupato notevolmente per quanto concerne soprattutto l'inserimento nello stesso Patto del progetto di escavo del canale Tresse nuovo, un collegamento (proposto dal sindaco e dall' **autorità portuale**) tra il Canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele, per far giungere in Marittima le navi crocieristiche. Il progetto appare dunque avere il sostegno e l'avallo di Renzi, nonostante il ministro delle infrastrutture nella sua recente visita non l'avesse preso in considerazione.

Nel patto, inoltre, a rendere più "pesante" l'appoggio della Presidenza del consiglio compare l'asserzione della centralità di Venezia nel panorama nazionale e i molti milioni di euro finalmente sbloccati. A ben guardare, però, recentemente la stampa ha dato notizia di un altro patto, stipulato con Milano. Entrambe le città - si può pensare - hanno gravi problemi, e probabilmente entrambe, per motivi diversi, sono centrali per il governo e lo Stato. Ma a scorrere le notizie di stampa degli ultimi mesi ci si accorge che Renzi ha firmato un patto per Genova, un patto

per Firenze, un patto per Torino, per **Palermo**, per Cagliari, Reggio Calabria, Messina, Catania, Bari, Napoli (il presidente del consiglio si è perfino dichiarato pronto a firmare un patto per Roma). Sono stati firmati anche patti per regioni intere: c'è un patto per la Campania, la Sicilia, la Basilicata, la Puglia, la Campania, il Molise, la Sardegna, l'Abruzzo, il Lazio. Dimentico qualcosa?

Tutti questi patti prevedono opere infrastrutturali, grandi interventi, finanziamenti cospicui. Un vortice di milioni. E sono stati sottoscritti in questi ultimi mesi. L'opposizione - il senatore Casson - ha l'impressione «che il premier fino al prossimo 4 dicembre firmerebbe qualunque cosa». Ma anche altrove in molti sono critici: «quei soldi per interventi importanti a Marsala erano stati già previsti anni fa», mentre per la Calabria «non c'è alcun finanziamento aggiuntivo rispetto ai fondi europei e nazionali già stanziati» e per Milano «hanno spacciato come novità il prolungamento della M5 fino a Monza, che praticamente è già in costruzione». Inoltre, qualcuno ha quantificato i bonus elargiti da Renzi: si tratterebbe di una somma che supera i 12 miliardi a carico dello Stato. Questo e altro si legge sui quotidiani nazionali, ma forse - è prudente considerarlo -, si tratta di organi di stampa politicamente avversi a Renzi.

In ogni caso si può considerare l'appoggio al progetto del sindaco con meno preoccupazione. Brugnaro

segue

sulle Tresse sostiene: «quello è il progetto della città. Io ha capito Renzi che ha detto chiaro "è la città che decide", lo capirà anche la Sambo». Peccato però che se anche tutti i cittadini concordemente si dichiarassero sostenitori convinti del progetto Tresse ciò non basterebbe: il progetto non passerà la VIA. Questo progettato canale, infatti, presenta tutte le criticità del Contorta e ne aggiunge altre, come ad esempio il fatto di essere tracciato attraverso l' Isola delle Tresse, una mega discarica di fanghi inquinati (realizzata in regime commissariale, essendo vietatissima la realizzazione di imbonimenti in Laguna, ancor più di discariche).

Ma la criticità maggiore, che Italia Nostra contesta a qualunque progetto mirante a conservare le navi croceristiche in Laguna, è quello che deriva dal transito nel Canale dei petroli. Come tutti ormai sanno, il Canale dei petroli è responsabile della spaventosa erosione del bacino centrale, che ha distrutto la morfologia lagunare approfondendo i fondali e cancellando la rete naturale dei canali. Nella mostra Venezia 1966-2016. Dall' emergenza al recupero del patrimonio culturale. Storie e immagini dagli archivi della città (organizzata dalla Biblioteca Marciana e dall' Archivio di Stato nel mese di novembre presso le Sale monumentali della Biblioteca Nazionale Marciana, e di cui sarà presto on-line il catalogo) Italia Nostra ha presentato uno scenario progettuale di ripristino di funzionalità idraulica e morfologica dell' area del Canale dei Petroli, curato da Lorenzo Bonometto e di prossima pubblicazione.

La Laguna, patrimonio naturale e culturale dell' umanità, necessita di progetti volti al restauro morfologico e idraulico, e non certo di nuovi, devastanti canali.

* Presidente della sezione di Venezia di Italia Nostra.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO PRODOTTO DAL TRAFFICO NAVALE: CONFERENZA DEL PROPELLER CLUB VENEZIA



VENEZIA – La conferenza, che si è svolta a Mestre il 22 Novembre 2016, è stata organizzata da ATENA Sez. Veneto in collaborazione con il PROPELLER Club Port of Venice, ATENA Sez. Friuli Venezia Giulia, la FONDAZIONE Ingegneri Veneziani e L'ORDINE degli Ingegneri della provincia di Venezia.

Il tema di questo convegno è di stretta attualità, ma soprattutto determinante per dare corrette risposte ai tanti interrogativi o a negoziare posizioni spesso contrastanti, in relazione al problema dell'inquinamento dei fumi prodotti dalle navi anche in rapporto allo sviluppo del traffico crocieristico e mercantile del porto di Venezia. Dopo gli interventi introduttivi dei presidenti del Propeller Club di Venezia, Cav. Massimo Bernardo e di Atena Veneto ing. Walter Prendin, a relazionare sono stati l'ing. Roberto Formenti, socio di ATENA, l'avv. Marco Seppi del Propeller Club di Venezia e l'ing. Andrea Galuppo dello studio di ingegneria di S.T.S di Marghera (VE).

L'ing. Formenti ha presentato una panoramica sullo stato della normativa internazionale circa la lotta all'inquinamento ambientale da parte delle navi, sia per quanto riguarda l'inquinamento del mare, sia per l'inquinamento atmosferico, nel complesso della normativa internazionale. Come noto quest'ultima comprendeva inizialmente cinque annessi per contrastare l'inquinamento prodotto nei seguenti casi: 1) per sversamento di idrocarburi, 2) per sversamento di prodotti chimici, 3) per effetto di carichi trasportati in colli o in contenitori, 4) per liquidi derivanti da locali igienici e sanitari, da cucine e dal trasporto di animali vivi e 5) per lo scarico di rifiuti in genere.

A tali norme si è aggiunto poi un sesto annesso che riguarda dettagliatamente l'inquinamento atmosferico con riferimento ai seguenti casi: a) prodotti che aggrediscono lo strato di ozono, b) gas di scarico dei motori a combustione interna per quanto riguarda l'emissione di ossidi di azoto e ossidi di zolfo, c) emissione di vapori organici dalle cisterne del carico, d) emissioni dagli inceneritori, e) regolamentazioni sui combustibili navali.

Sono poi state aggiunte una serie di normative che si riferiscono alla lotta all'effetto serra, per ridurre per quanto possibile la emissione di CO₂ nell'atmosfera. L'ing. Galuppo ha presentato una panoramica sulle soluzioni tecniche per la riduzione delle sostanze inquinanti che sono attualmente soggette a restrizioni normative in campo marittimo da parte della Convenzione MARPOL e da parte delle varie Autorità Portuali; queste sono in particolare gli ossidi di azoto e gli ossidi di zolfo, mentre non sono previsti limiti per le emissioni di particolato.

La formazione di ossidi di azoto è legata alle variabili della combustione (temperatura, ossigeno, tempo) e i principali metodi di abbattimento consistono nel prevenirne la formazione grazie all'iniezione di molecole d'acqua nella miscela oppure intervenendo dopo la combustione tramite iniezione di urea nei gas di scarico. La formazione degli ossidi di zolfo e del particolato è invece funzione diretta del tenore di zolfo nel combustibile e l'intervento più efficace è quindi quello di utilizzare combustibili a basso tenore di zolfo come il marine gas oil (MGO) o il gas naturale (LNG); in alternativa è possibile "lavare" i fumi di scarico tramite impianti scrubber, soluzione che permette anche l'abbattimento del particolato.

Infine l'avv. Seppi ha esaminato due recenti sentenze, emesse dal Tribunale di Genova (la n. 247 del 5.2.2016) e dal Tribunale di Venezia (la n. 2580 del 20.9.2016), con cui, in entrambe le vertenze, sono state rigettate le opposizioni avverso le ordinanze-ingiunzione emesse dalle Capitanerie di Porto a carico di navi da crociera per aver fatto uso di combustibile liquido con tenore di zolfo superiore all'1,5% in massa. Dette ordinanze sanzionavano la violazione del disposto di cui all'art. 295, co. 6, D. Lgs n. 152/2006 (norma che ha recepito la Direttiva Europea 1999/32/CE del Consiglio del 26 aprile 1999), in quanto era stato accertato l'impiego di combustibile avente un tenore di zolfo superiore al limite prescritto dalla normativa europea. Sono state analizzate le questioni della assimilazione, operata dalla giurisprudenza, delle navi da crociera alle navi passeggeri di linea (con conseguente applicazione dei limiti anzidetti) ed il contrasto di dette normative con la convenzione internazionale di Marpol, che prescrive un limite ben superiore, fino al 4,5% in massa.

Il convegno, che ha ottenuto un buon successo di pubblico, conferma la validità della collaborazione fra le sezioni ATENA del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, e quella con le altre tre organizzazioni veneziane.

Le aree ex Piaggio andranno a Phase

*Dall' **Autorità portuale** concessione fino a giugno 2017 su 35 mila metri quadrati*

GENOVA. Sei mesi, non di più, poi si vedrà. Il commissario del porto di Genova, Giovanni Pettorino, ha firmato la concessione per le aree ex Piaggio Aerospace di Sestri Ponente: fino a giugno 2017 verranno affidate alla Phase Motion Control, azienda di meccatronica avanzata da 25 milioni di euro di fatturato, 80 dipendenti e grossi problemi di spazio nell' attuale sede in Valbisagno.

La decisione presa da Palazzo San Giorgio potrebbe essere l' ultimo fascicolo che porta la firma dell' ammiraglio Pettorino, visto che tra poche settimane il dossier passerà nelle mani di Paolo Emilio Signorini, futuro presidente dell' **Autorità portuale**. Un dettaglio non trascurabile, quest' ultimo, visto che nel nuovo anno toccherà proprio all' uomo indicato dal governo decidere se prolungare l' affidamento alla Phase, oppure trovare nuovi soggetti interessati all' area.

Il comprensorio misura circa 35 mila metri quadrati, divisi in quattro lotti, su cui insistono tre capannoni industriali e una palazzina adibita a uffici. L' area è priva di banchine e di accesso diretto al mare, ed è collegata attraverso lo svincolo autostradale di Genova Aeroporto e viadotti urbani.

L' azienda di meccatronica, come già anticipato dal Secolo XIX/The MediTelegraph, ha manifestato da tempo all' Authority l' interesse ad ottenere la concessione per poter realizzare una delle ultime commesse acquisite: i motori del più grande telescopio al mondo, che sarà installato nel deserto di Atacama e servirà a monitorare la caduta dei meteoriti sulla terra. Nel 2008 l' azienda, alla ricerca di nuovi spazi, acquista un terreno nel quartiere genovese di Molassana. Nello stesso anno ne compra uno vicino a Shanghai. Dal 2009 la sede cinese è operativa: le **autorizzazioni** sono arrivate in 40 giorni. A Molassana invece crescono le erbacce.

Ora la decisione di Palazzo San Giorgio, che prima di riaffidare l' area, ha dovuto scegliere tra i soggetti che avevano presentato manifestazione di interesse per la zona industriale, tra cui Gruppo Spinelli e Genoa Metal Terminal (Gmt).

Ma il destino dei 35 mila metri quadrati, che fino a poco tempo fa erano occupati da Piaggio Aerospace, resta legato alle sorti di decine di dipendenti dell' azienda aeronautica (in totale 150), che i sindacati chiedono da tempo che vengano ricollocati dal soggetto che si insedierà a Sestri Ponente. Sul nuovo affidamento però non sussiste alcuna clausola sociale. E la Phase Motion Control potrebbe tirarsi indietro.

IL BUCO NELL' ACQUA

QUEI 347 MILIONI AFFONDATI IN PORTO

*Il presidente Assiterminal Marco Conforti denuncia i mancati investimenti a Genova
Rischio perdita di traffici per il caos in Dogana. Gemellaggio con le banchine cinesi*

| Torna a far caldo sulle banchine genovesi. Nel corso di un dibattito sul «compleanno» della vecchia riforma delle Autorità Portuali, la legge 84/94 che proprio in questi giorni avrebbe festeggiato il venticinquesimo anniversario, il presidente di Assiterminal Marco Conforti attacca: «Genova, 347 milioni non spesi». Mentre il caos in Dogana rischia di far emigrare le merci a Rotterdam. E parte il gemellaggio con il più importante Porto cinese, sia sul fronte armatoriale, che turistico. Massimiliano Lussana e servizi a pagina 7.

MASSIMILIANO LUSSANA

IL CASO Intanto, l'agitazione delle Dogane rischia di far perdere traffici a favore di Rotterdam

Porto, i 347 milioni mai spesi

La denuncia del presidente di Assiterminal Marco Conforti, relativa agli anni di presidenza Merlo

Massimiliano LUSANA ! La notizia arriva quasi carsica, sotterranea, nel corso del convegno livornese per parlare della riforma dei Porti.

No, non quella del ministro Graziano Delrio e del governo di Matteo Renzi, appena entrata in vigore. Ma quella che tutti conosciamo ormai universalmente come 84/94, numeri entrati nell'immaginario collettivo degli operatori portuali, una di quelle norme talmente forti e importanti da essere classificate dal numero prima ancora che dal titolo. Un po' come la legge 180 o la legge 194.

Ma per i Porti.

Quindi, il convegno dei giorni scorsi a Livorno, Porti, 25 anni fa la rivoluzione è una delle idee nate dall'agenda Infinita di Bruno Dardani, organizzatore e moderatore della giornata, che è una sorta di tasca di Eta Beta da cui esce ogni sorta di informazione e notizia sulla portualità italiana. E, di fatto, come naftalina dialettica, il sottotitolo è una sorta di film di Lina Wertmüller: «Nel 1991 le sentenze e le norme che trasformarono la portualità italiana e la resero competitiva».

Molti gli spunti liguri: dagli allarmi del presidente di Confindustria Livorno - Massa - Carrara Alberto Ricci, per il quale non va bene ed ha «motivazioni non note» l'aggregazione

«d'ufficio fra l'Autorità portuale della Spezia e quella di Marina di Carrara, con conseguente indebolimento dell'unico sistema portuale d'Italia, quello toscano». E poi, la testimonianza di Roberto D'Alessandro, l'uomo che fece grande il Porto di Genova negli anni Novanta, con il mandato pieno di Bettino Craxi. Senza quegli anni, non saremmo qui a raccontare la storia di oggi.

E poi, altri interventi, da quello del presidente di Confetra Nereo Marcucci a quello del numero uno di Federspedi Roberto Alberti, fino al presidente di Assoport Pa Squalino Monti, che ha spronato i manager pubblici a forzare la burocrazia ed a comportarsi come privati «sfidando un sistema che penalizza chi si assume responsabilità» ed il viceministro dei Trasporti Riccardo Nencini.

Parole, quelle sul coraggio dei privati, che vanno di pari passo con quelle di Mino Giachino, storico ex sottosegretario ai Trasporti nel governo di Silvio Berlusconi, e oggi braccio destro di Aldo Spinelli e suo figlio Roberto Spinelli in Saimare, il braccio delle spedizioni del gruppo della logistica e dello shipping.

segue

Quella di Giachino è la denuncia più seria e documentata sui danni che possono dare le agitazioni dei doganieri di questi giorni al Porto di Genova: «Se continuano, non c'è alternativa.

Molti traffici sceglieranno di andare a Rotterdam. Un danno non solo a Genova, ma all'intero sistema Paese».

Ma torniamo al convegno.

Dove la notizia, quella vera, è uscita dal presidente di **Assiterminal** Marco Conforti. E Dardani, che appena sente profumo di notizie anche a miglia di distanza ci si ficca immediatamente, gliel'ha fatto ripetere tre volte. E Conforti non ha mai rinnegato la sua idea, né prima, né dopo il canto del gallo, né del Merlo, nel senso di Luigi Merlo.

Infatti, il numero uno di **Assiterminal** ha puntato l'attenzione sullo scarto fra l'impulso dei privati che stanno investendo più di un miliardo di euro nei Porti e i ritardi del pubblico. Di fatto, anche senza nominarlo, puntando l'indice proprio contro Merlo e la sua gestione del Porto di Genova, prima di andare a Roma come superconsulente di Graziano Delrio sulle Infrastrutture: «Nel solo Porto di Genova, burocrazia e problemi amministrativi bloccano ben 347 milioni di investimenti».

E non funziona come in una famiglia: i risparmi di fondi stanziati non sono mai indice di grande amministrazione. Con il rischio più che concreto che vadano persi.

MASSIMILIANO LUSSANA

L'INTERVISTA

Ottone: "Che errore quello stop a Piano"

Il rinvio sulla Torre Piloti di Renzo Piano? Una fuga dalle responsabilità. I limiti del porto? Quelli cronici di tutto quanto il Paese. Piero Ottone, giornalista e scrittore, editorialista di Repubblica, riflette sul "pasticciaccio brutto" di Palazzo San Giorgio, con il comitato che rinvia la delibera sull'avvio dei lavori della nuova Torre Piloti.

A PAGINA XI



"Il rinvio sulla Torre di Piano? Una fuga dalle responsabilità"

L'analisi di Piero Ottone: "Un'insofferenza che mostra il poco rispetto per la cosa pubblica"

L'INTERVISTA

MASSIMO MINELLA

Il rinvio sulla Torre Piloti di Renzo Piano? Una fuga dalle responsabilità. I limiti del porto? Quelli cronici di tutto quanto il Paese. Piero Ottone, giornalista e scrittore, editorialista di Repubblica, riflette sul "pasticciaccio brutto" di Palazzo San Giorgio, con il comitato portuale di lunedì scorso chiamato a votare la delibera d'avvio della progettazione definitiva della nuova Torre. Il commissario, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, al suo ultimo comitato, è stato però costretto a rinviare la pratica e a consegnarla al suo successore, per evitare una clamorosa bocciatura.

Un rinvio che amareggia Pettorino, ma di certo anche Piano che proprio dalla torre era partito per tornare a occuparsi nuovamente del porto di Genova. Un'opera dall'alto valore simbolico, ma altrettanto importante da quello operativo. Che cosa ne pensa, Ottone?

«Ho sentito alcuni operatori del porto dire che una Torre per l'avvistamento delle navi oggi ha più una funzione di abbellimento che di necessità, ma non è questo il punto su cui discutere. Qui siamo di fronte a un progetto che vede una collocazione sicuramente più intelligente rispetto a quella della torre abbattuta, costruita nel peggior luogo possibile, senza alcuna protezione. E inoltre

abbiamo una firma come quella di Piano che rende il tutto ancora più attraente».

E allora, perché secondo lei siamo di nuovo a discutere di un rinvio?

«In effetti, nonostante la strada seguita per la Torre sia quella giusta, eccoci a riflettere su un caso che chiama in causa ancora una volta Piano. Perché, mi chiede? A Genova, purtroppo, non è solo il porto a metterci di fronte a simili situazioni. Direi forse che è tutta l'Italia in queste condizioni. Ogni volta che si deve mettere mano a una decisione che riguarda la pubblica autorità si trovano sempre mille scuse per rimandare. Quest'ultima vicenda lo conferma semplicemente una volta di più».

Torniamo all'opera in questione e, ancora più, al lavoro di Piano, al suo Blueprint. Che ne pensa?

«Intanto sottolineiamo la sua disponibilità a occuparsi del porto di Genova, con una visione che consente di dare soluzione a tutto ciò che non è sfruttato nel modo giusto. Nello specifico Piano ha messo a disposizione un progetto serio, rigoroso e lo ha firmato in prima persona. E anche questo, forse, può aver creato problemi».

In che senso, scusi?

«A volte, quando progetti seri come questo vengono firmati da personaggi noti, da celebrità, non è mai da escludere che scattino sentimenti di avversione, se non di invidia e di gelosia. Faccio solo una brutta supposizione, ma la verità è che con una simile decisione, quella del rinvio, diamo sostanza a

una fuga dalle responsabilità. E questo non è certo un fatto solo genovese».

Il porto, però, a volte dà l'impressione di essere una sorta di paradigma dei mali del Paese. Condivide?

«Io dico che i difetti radicati nel Paese nel porto sono più vivi che mai. Credo perché questa sia una realtà più sensibile, più delicata».

Certo che un altro rinvio sul lavoro di Piano non è un bel segnale...

«Se penso che Piano ha disegnato progetti portuali e aeroportuali in tutto il mondo con grande soddisfazione di tutti, vedere che qui c'è sempre qualche scusa per non fare le cose che lui suggerisce non mi piace. Così come non mi piace questa insofferenza verso qualcosa che abbiamo a disposizione e non adoperiamo, questo continuo trovare argomenti per respingere certi progetti».

Il precedente dell'Affresco risale ormai a dieci anni fa, ma aveva spinto Piano a non occuparsi più del porto di Genova. Poi è arrivato il Blueprint, ma le polemiche sono state immediate...

«Sì, io non dimentico il trattamento riservato a Piano con il suo Affresco. Ora osservo il cammino che sta seguendo il Blueprint, che è un altro dono alla città. Ma non ne faccio una questione di nomi, quanto di atteggiamento e allora dico che quando ci si trova di fronte al destino di una cosa pubblica, il nostro atteggiamento è sempre penoso».

segue

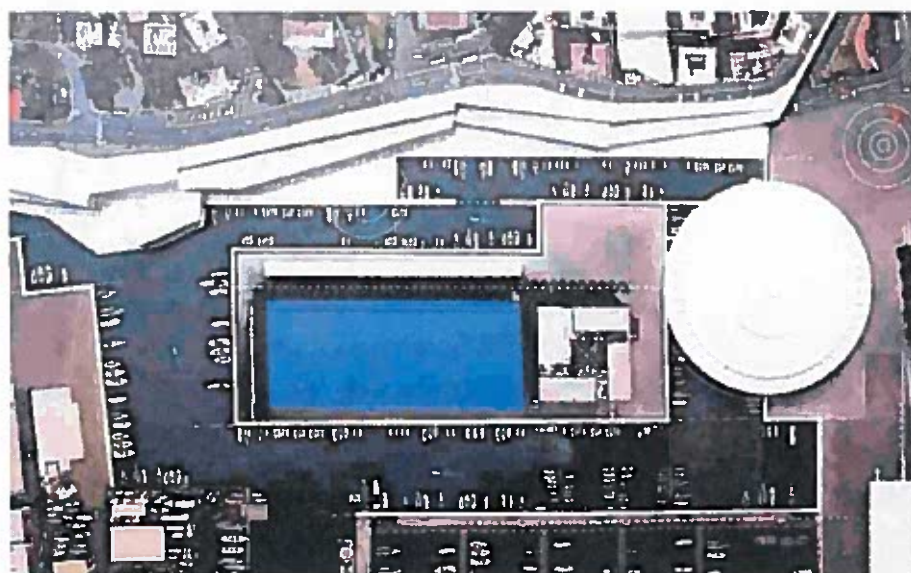
“

L'ACCUSA

Non dimentichiamo
il trattamento
riservato
all'architetto verso il
suo primo progetto
portuale



”



ECONOMIA DEL MARE » IN CAMPO INTESA SAN PAOLO

«Scommettiamo sul porto» Ecco perché, parola di banca

Darsena Europa vista come «una straordinaria opportunità ma bisogna fare attenzione ai tempi»
Boom di trasbordi, se si trasformassero in container lavorati il territorio ne ricaverebbe 250 milioni

di Mauro Zucchelli
► LIVORNO

Nelle classifiche di oggi: il porto di Livorno ha il primato nazionale nei traffici ro-ro (camion e trailer spediti via nave), è fra i primi quattro del nostro Paese sia per movimentazione complessiva sia per container come pure per merci varie, al sesto posto per arrivi di croceristi. Non esiste nessun altro porto, eccetto un po' Genova, in cui il mix sia così plurale.

Nella prospettiva di domani: la leadership sul fronte dei ro-ro può contare sull'abbrivio di una crescita del 13,3% nei primi nove mesi di quest'anno, e nello stesso periodo anche il traffico container è aumentato di quasi sei punti. E se solo tre anni fa rischiavamo di restar tagliati fuori dal patto fra le tre principali flotte mondiali, adesso eccoci - caso unico insieme a Genova e La Spezia - nelle rotte delle tre principali alleanze dei giganti del trasporto via mare.

Ma non ci sono solo gru e banchine: il complesso dell'economia del mare - incluso turismo, cantieristica e nautica - genera in un anno una ricchezza di 970 milioni di euro, cioè il 12,5% dell'economia locale, e conta 18 mila addetti.

Eccoli qui in fila i tasselli del puzzle con cui il gruppo Intesa San Paolo, big fra le banche made in Italy e uno dei colossi finanziari dell'eurozona, disegna l'identikit del porto livornese come «spazio di straordinarie opportunità». Lo fa con un convegno messo in agenda in Camera di Commercio a un anno di distanza da un analogo focus; lo fa mandando sulla piazza labronica un alto dirigente come Pierluigi Monceri, nella doppia veste di diretto-

re del gruppo in 4 regioni del Centro Italia e di numero uno operativo della controllata Banca Cr Firenze. No, questa non è accademia convegnoistica: 1) «c'è bisogno di finanza che supporti questo sviluppo, e noi di Intesa San Paolo ci siamo»; 2) «bisogna correre, il tempo di realizzazione non è una variabile da trascurare».

Del resto, non c'è una banca egemone in grado di dominare il mercato dalle nostre parti: la storica Cassa di risparmi locale è stata assorbita nella galleria veronese-lodigiana di Banco Popolare, il Monte dei Paschi presidiava sì il mercato toscano ma ora ha ben altri problemi. Risultato? Qui c'è il business della maxi-Darsena che verrà (ne parla come di «una opportunità straordinaria e impareggiabile»), e avrà bisogno di tanta finanza a sostegno, ma Intesa San Paolo che in Toscana ha Banca Cr Firenze e la sua rete di controllate - in realtà sembra puntare non a un affare-spot bensì a presentarsi come l'ingranaggio finanziario della «blue economy» nel suo complesso. Tant'è vero che Monceri insiste a togliere il porto da uno scenario solo municipalistico: il 37,5% dell'import-export toscano è via mare, dall'efficienza delle banchine dipende una bella fetta della competitività del sistema toscano.

Francesco Abate, manager di Grimaldi Group, primo operatore al mondo in campo ro-pax, tiene a ribadire che «qui non parliamo solo di Toscana»: snocciola il boom della propria flotta su Livorno e la mappa dei nuovi collegamenti, ma soprattutto indica Livorno come «la porta anche verso l'Est Europa». Pensa allo schema infrastrutturale che lega Livorno al Brennero come ha

detto il viceministro Riccardo Nencini alla convention di Confindustria?

Chissà, fatto sta che Monceri tocca un tasto dolente: il 25,2% del traffico container è dato dal transhipment, cioè contenitori che arrivano via nave, toccano la banchina e si reimbarcano su un'altra porta-container. Genera un valore di 300 euro ma uno lavoratore ne mette in moto a cascata nove volte di più (2.900). In concreto, se si riuscisse a trasformare in container effettivamente lavorati la metà dei trasbordi attuali, sul territorio ricadrebbero 250 milioni di euro in più.

Il mare, però, è anche croce: Livorno «vende» il prodotto turistico Toscana e questo favorisce la destagionalizzazione («già adesso il 40,3% dei croceristi arriva nei mesi non estivi»). Quanto vale per Livorno? Gli studi di Intesa San Paolo parlano di «300 milioni di euro fra benefici diretti e indiretti».

Monceri conclude con una proposta forte: agganciarci all'idea di «zona franca doganale» prevista nell'Accordo di programma e farne una battaglia del territorio («nel mondo c'è una corsa a istituirla»).

Sarà poi Stefano Visone, direttore commerciale imprese di Intesa San Paolo per quest'area interregionale, a indicare il ruolo che si ritaglia la banca con una organizzazione interna che «punta a creare un vestito finanziario su misura del cliente» come fosse un prodotto sartoriale.

Alle spalle di questa strategia c'è il fieno che porta in cascina Massimo De Andreis, direttore generale di Srm, che per il gruppo Intesa è una sorta di ufficio studi. Sfidando teorie accademiche di segno opposto, rimette il Mediterraneo al centro delle rotte. Anzi, se il

mondo si sperica a dire che l'Oceano Pacifico sarà il cuore del futuro, lui ribadisce che tanto il raddoppio di Suez così come l'allargamento del Canale di Panama favoriscono una nuova centralità del «mare nostrum». Anche per raggiungere il cuore degli Usa: ci si arriva meglio dalla costa atlantica che da quella pacifica, ecco perché per le ultra-portacontainer conviene partire dai porti cinesi per arrivare prima nel Mediterraneo, poi da Gibilterra far rotta verso gli Stati Uniti.

Non è l'unico teorema-chiave che mette nel mirino, cerca di affondarne anche altri: ad esempio, segnala un qualche spostamento dei traffici dai grandi porti del Nord Europa (che passano dal 46% al 42% fra il 2008 e lo scorso anno) mentre crescono gli scali mediterranei (dal 27% al 33%).

Metà della relazione se ne va per indicare chi siamo agli occhi dei cinesi: invece di pianti e lamenti, per De Andreis c'è una prateria di opportunità, si pensi che l'area Ue più Nord Africa e Golfo è «il più grande concentrato di fil al mondo».

Bentissimo, ma se il nostro specchio di mondo può crescere, perché non l'ha ancora fatto? Lo spiega l'economista Stefano Casini Benvenuti, direttore dell'Irpet: «La crisi accresce la disparità territoriale, non è vero che colpisca ovunque allo stesso modo. Le riforme non bastano: a trainare una nuova fase non ce la fa un export cresciuto del 30%, c'è bisogno di far ripartire la domanda interna. Come? Al primo posto bisogna mettere gli investimenti, non c'è altra ricetta. Ben venga dunque la Darsena Europa: occorre evitare che però il tempo passi invano, anche perché può calamitare anche altri investimenti».



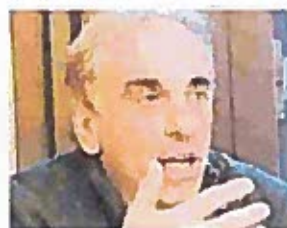
**PIERLUIGI
MONCERI**

Le potenzialità ci sono: ma serve sostegno dalla finanza, e allora dico che anche noi ci siamo



**MASSIMO
DE ANDREIS**

Suez raddoppia e Panama più largo: Mediterraneo più che mai al centro delle rotte



**STEFANO CASINI
BENVENUTI**

Le riforme non bastano, occorre rimettere al primo posto gli investimenti



«GLI ALTRI SINDACATI NON HANNO PARTECIPATO»

Voto all'Alp, la Rsu è soltanto Unicobas

Nel voto per eleggere la rappresentanza sindacale dell'Alp l'Unicobas ha fatto il pieno: anche perché, com'era avvenuto la volta precedente, gli altri sindacati hanno rifiutato di presentare liste. Secondo quanto riferisce Unicobas, su 55 aventi diritto al voto hanno votato in 42 e la lista Unicobas ha ottenuto 40 voti così che sono risultati eletti come rappresentanti dell'Unicobas Massimo Mazza (21 voti) e Bruno Busoni (12 voti), riconfermati, con l'aggiunta di Luca Puglia (4 voti).

«Siamo rammaricati che gli altri sindacati non abbiano presentato le loro liste, - affermano dal quartier generale di Unicobas - siamo per il confronto e il pluralismo e la

democrazia diretta fa quale permette ai lavoratori di eleggere direttamente i propri rappresentanti». Per Unicobas la nuova Rsu «dovrà mettersi subito al lavoro per traghettare l'Alp verso un definitivo consolidamento visto che l'Authority, che ora ha il 49% delle quote, dovrebbe ridurre la propria presenza a favore di una maggiore partecipazione dei soggetti portuali, in attesa della riforma che aggrepierà Livorno e Piombino.

«La conferma della Rsu tutta Unicobas - viene sottolineato - darà continuità alla richiesta di stabilizzazione in Alp del nucleo storico di tempo e le premesse per attuarla ci sono tutte».



Porto: la draga per gli escavi e, alle spalle della Torre del Marzocco, il terminal container Tdt in Darsena Toscana

La Compagnia Portuale vuol realizzare una centrale a biomasse vicino al Reefer

Dalla tribuna dell'incontro organizzato in Camera di Commercio il direttore generale della Compagnia Portuale, Claudio Pasquali, ha colto la palla al balzo per parlare del nuovo progetto di centrale a biomasse, un impianto da 200 kilowatt alimentato «con materiali a filiera corta». È un progetto che, secondo quanto è stato possibile ricostruire, i portuali immaginano di realizzare in una parte del loro terminal di via Leonardo Da Vinci: accanto al Reefer, che trarrebbe utilità dalla presenza della centrale per i propri servizi. Il progetto nasce in tandem con una società di Cecina, la Sintecnica. Pasquali ha anche presentato altri progetti del proprio gruppo. A partire dalla Logistic Training Academy, che verrà inaugurata il 7. Quanto ai traffici, è stata messa in rilievo la volontà di stare dentro la Darsena Europa, ricordando che lo spostamento del terminal container libererà spazi enormi («1.400 metri di banchina, 400mila metri quadri di piazzale»). Senza contare l'idea di puntare sulle auto nuove: non più solo in import ma anche in export grazie a 650mila mq dell'autoparco del Faldo con un possibile ampliamento di altri 55mila mq. Per i forestali invece l'accento è sulla ristrutturazione di un magazzino da 22mila mq in zona Paduletta, vicino alla Sponda Est.

RICERCA E LOGISTICA: LA DENUNCIA DELL'EX ASSESSORE COLOMBINI

«Ma la fondazione non è mai decollata»

► LIVORNO

Giovanna Colombini ha lasciato l'ufficio di assessore della giunta Cosimi da due anni e mezzo, all'incontro sull'economia del mare è stata invitata a parlare in qualità di presidente del corso di laurea in economia e legislazione dei sistemi logistici dell'Università di Pisa, che solo la sua caparbia ha portato a Villa Letizia nell'ottobre di dieci anni fa costruendo una alleanza fra Comune, Provincia, **Autorità** Camera di Commercio e Fondazione Livorno più un pool di facoltà dell'ateneo pisano.

Colombini parte presentando il corso e gli effetti che sta aven-

do: 1) ogni anno coinvolge mezzo migliaio di studenti, un quarto dei quali da fuori provincia; 2) i laureati sono già 210; 3) Il 47% di essi ha trovato entro sei mesi una occupazione pertinente al titolo di studio (e il 29% prosegue gli studi); 4) è stato organizzato un corso di cinese; 5) sono state attivate 157 convenzioni con imprese del territorio; 6) il polo è stato rafforzato con l'istituzione di tre centri di ricerca.

Ma Colombini ha un "sassolone" da togliersi dalla scarpa: il progetto ha «una incompiuta»: è la Fondazione – afferma – che avrebbe dovuto gestire non solo il polo formativo ma anche la ricerca, in rapporto

con la Scuola Sant'Anna, allo Scoglio della Regina e l'insediamento dei centri dell'ateneo pisano alla Dogana d'Acqua, due strutture realizzate grazie anche a finanziamenti europei. Senza contare che era anche importante supportare la Wass non per i siluri ma per le apparecchiature di monitoraggio marino e sicurezza anti-inquinamento.

La Fondazione, nato come onlus, – aggiunge – sarebbe servita per creare partnership con le imprese e stimolare la nascita di spin-off sperimentali fra pubblico e privato. C'erano imprese del Nord che volevano investire. Ancora non si è realizzato, spero che in futuro lo sia».



L'ANALISI

IL FUTURO DELLA CITTÀ

I 5 STELLE DEVONO INVERTIRE ROTTA

Nell'aprile dello scorso anno speravamo che con le elezioni del maggio 2014 e con l'allontanamento dei gruppi di potere che avevano soffocato Livorno negli ultimi 20 anni, avremmo respirato aria nuova e più sana. Speravamo che le promesse elettorali dei nuovi amministratori trovassero manifestazione: la partecipazione dei cittadini, la conservazione e la non vendita dei beni di proprietà pubblica, la realizzazione di un nuovo ospedale nella attuale sede di via Alfieri, la realizzazione del porto turistico nell'ambito del Mediceo, l'apertura dell'Urban Center, la conservazione delle sedi delle circoscrizioni come luoghi della partecipazione attiva. Trascorsi i primi 10 mesi della nuova amministrazione, ci rendevamo conto che non tutto ciò che speravamo poteva essere realizzato, ma non pensavamo che avremmo dovuto trasformarci in un osservatorio della continuità e della conservazione delle scelte passate. A Livorno pare che la nuova amministrazione non si ponga neppure l'obiettivo del cambiamento ma obbedisca alle imposizioni della troika locale (Regione, Pd, **Amministratore Portuale**) portando a compimento le politiche del passato.

Un esempio concreto: l'approvazione, senza modifiche, che erano possibili e necessarie, della variante anticipatrice e del connesso Piano Regolatore Portuale, con la sottoscrizione di un accordo di pianificazione che espropria il Comune di parte delle sue prerogative e competenze, che significa togliere alla comunità cittadina la sovranità su una parte importante del territorio. Inefficace l'aver aggiunto un "accordo integrativo", nella sostanza privo di contenuti e modifiche riparatrici che, tra l'altro non compare in alcun atto di governo e quindi inutile. Le promesse del Sindaco in quella occasione (e nel marzo 2016) per modifiche sostanziali in grado di ristabilire le competenze comunali state eluse. Ad esempio sull'elenco degli "Immobili oggetto del Piano delle alienazioni e valorizzazione" del patrimonio comunale per il triennio 2015-2017, approvato dalla maggioranza con apposita deliberazione: in tale atto, poco valutato, si manifestano gli elementi della continuità e della nostra delusione, compare la messa in vendita della circoscrizione 4, la ex sede della circoscrizione 3 in via Corsica, così come sono elencati per l'alienazione altri piccoli e grandi alloggi che potrebbero essere utilizzati per l'emergenza abitativa, viene posto in "valorizzazione e riqualificazione" il complesso della villa Morazzana con un'area di pertinenza di oltre tre ettari; ma ciò che

soprattutto sconcerta sono la confermata vendita delle aree e pertinenze connesse con la realizzazione dell'ospedale nuovo a Montenero basso con la conseguente demolizione della Rsa "Pascoli", in una operazione di scambio con l'Asl 6 di sicura perdita per il Comune, così come delle aree tra via del Fagiano e viale Marconi legate alla stessa realizzazione dell'ospedale nuovo.

Evidenziamo la recente adesione all'approdo turistico della Bellana per 1200 posti barca, di cui non sono noti né i tempi né i modi della realizzazione, lasciando, tuttavia, intendere, per la sua realizzazione, l'utilizzo di risorse pubbliche (per interessi privati): un'opera, questa, sicuramente alternativa al porto turistico nel Mediceo. Notiamo il silenzio (l'abbandono?) sull'apertura dell'Urban Center e sull'avvio di processo partecipativo sul nuovo Piano Strutturale. Si continua con il metodo delle cosiddette "varianti anticipatrici" utilizzate per approvare l'insediamento della Feselinga di Caprotti a Colline, interrompendo, tra l'altro, la grande viabilità di scorrimento di viale Petrarca, evidentemente senza verifiche e confronto con la città. In tali scelte cosa differenzia la nuova amministrazione dalla precedente? Per questo continueremo a incalzare la nuova giunta e la nuova maggioranza che può e deve trovare la forza necessaria all'inversione di rotta anche grazie la pratica politica dei bilanci e dei processi partecipativi: deve trovare il coraggio delle scelte promesse nonostante le troike, le vecchie clientele e le resistenze della burocrazia, anche a costo di rimpasti e sostituzioni, per realizzare il cambiamento, quello che i livornesi hanno chiesto con le elezioni.

Leonardo Bertelli, Daniela Bertelli,
Daria Faggi, Tommaso Tocchini
Osservatorio Trasformazioni Urbane Livorno



Le promesse elettorali sono svanite i

breve tempo: nelle scelte compiute, quali sono le differenze con la precedente amministrazione Pd?



La giunta deve trovare il coraggio

delle scelte promesse nonostante la troika, le vecchie clientele e le resistenze della burocrazia

Il 4 dicembre riapre (per un giorno) il molo San Vincenzo



Domenica 4 dicembre il molo San Vincenzo di Napoli sarà occasionalmente aperto al pubblico. Una mattinata dedicata a due eventi: la “Maratonina Propeller di Santa Barbara”, giunta alla terza edizione, e il primo Concorso fotografico “La Tavola Strozzi dal San Vincenzo”. Non si tratta di eventi vincolanti: l'accesso al molo è libero. **Entrambe le manifestazioni sono organizzate dal Propeller Club di Napoli in collaborazione con il Comune partenopeo, Aniai Campania e DM Sport.** Sono amatoriali, gratuite, non competitive e aperte a tutti, con lo scopo principale di promuovere e sensibilizzare la cittadinanza all'apertura definitiva dell'antico molo borbonico che si trova al limite di Ponente del porto, nel cuore della città, a pochi passi da stazione marittima, piazza Municipio, Maschio Angioino e Palazzo Reale.

Il punto di ritrovo è alle ore 9 a piazzale Bandiera, all'interno del molo, dopo le palazzine della Marina militare (accesso dal Molosiglio, a fianco la vecchia Asl). Si parte alle 10, sia con la maratonina che con il concorso.

CORDOGLIO. Ieri è stato in visita al molo «Norimerga»

Il presidente Crocetta: «È inaccettabile Il lavoro deve servire solo per vivere»

OOO Si moltiplicano le reazioni per l'incidente sulla nave Sansovino.

Una tragedia che ha riportato in primo piano la sicurezza sul lavoro. Al molo Norimberga è arrivato il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta che ha ricordato le vittime lanciando fiori in mare: «Non possiamo accettare che il lavoro serva per morire - afferma Crocetta - il lavoro deve servire per vivere. È assurdo il modo in cui questi marittimi sono morti». «Dobbiamo aprire - prosegue - un tavolo di confronto regionale con sindacati e aziende e arrivare ad un protocollo complessivo per la sicurezza sul lavoro che vada anche oltre quanto già è stabilito dalle leggi. Il mio obiettivo è infortuni zero». Si è poi recato negli ospedali per dare conforto ai familiari delle vittime. «Fraterna vicinanza ai parenti delle vittime» è stata espressa dall'amministratore apostolico Benigno Luigi Papa e dall'arcivescovo di Messina Giovanni Accolla. Solidarietà anche da Gianpiro D'Alia, parlamentare messinese di Area popolare: «La tragedia di ieri - osserva l'ex ministro - ripropone il tema della sicurezza sul lavoro, tema sul quale non bisogna mai abbassare la guardia in un Paese, come il nostro, e in particolare in Sicilia». Per Maurizio Sacconi, presidente della Commissione lavoro del Senato «si dovrà fare chiarezza sui fatti anche e soprattutto per evitare l'ulteriore ripetersi di episodi mortali», mentre per la vice presidente della commissione Lavoro alla Camera, Renata Polverini «è necessario garantire sicurezza del lavoro e sul lavoro». (*leba*)

Di Sarcina: «Varchi controllati e più cancelli Così innalzeremo i livelli di sicurezza»

Due milioni e mezzo di euro per realizzare anche l'ufficio della sorveglianza

O OO Il porto di Milazzo è sicuro per dipendenti e passeggeri di navi e aliscafi?

«Il porto di Milazzo da quando sono segretario dell' **Autorità portuale** non ha evidenziato elementi di criticità, non per merito mio sicuramente ma per quello che ricordo negli ultimi anni non sono mai avvenuti fatti di particolare gravità legati a mancata sicurezza».

paltati interventi per innalzare il livello di sicurezza al porto di Milazzo per circa 2,5 milioni di euro, parliamo di aumento di cancelli e quant' altro per rendere ancora più sicure queste zone».

OOO Di cosa si tratta?

«È il progetto dei lavori di a Due milioni e mezzo di euro per realizzare anche l' ufficio della sorveglianza completamento della sistemazione logistica e messa in sicurezza delle aree commerciali del porto di Milazzo, è prevista la sistemazione architettonica del varco **portuale** mediante la realizzazione di un portale di accesso in ghisa, e in corrispondenza del varco, allo scopo di garantire il controllo dell' accesso all' area **portuale**, è prevista la realizzazione di un edificio monopiano con una calotta sferica destinato ad ospitare un ufficio della sorveglianza, con conseguente rimozione della struttura prefabbricata che attualmente l' accoglie. Gli interventi che si intendono realizzare sono finalizzati ad assicurare gli standard di safety e security imposti dalla normativa vigente per le aree **portuali**, si prevede di realizzare la recinzione delle aree sensibili che risultano facilmente accessibili al pubblico e la chiusura degli attuali accessi pedonali non controllati affinché l' ingresso all' area commerciale avvenga esclusivamente attraverso i varchi dotati di sorveglianza».

OOO Che tempi ci sono per l' inizio delle opere?

«Dovrebbero iniziare proprio a breve, i tempi sono molto stretti e ravvicinati». (*ACAF*)

IL PRESIDIO DEI SINDACATI AL PORTO DI MESSINA

D' accordo anche Lillo Oceano, segretario generale della Cgil di Messina, che sottolinea: «Da anni noi chiediamo che la normativa specifica che si applica nei porti venga completata e siano poi predisposti provvedimenti per attuarla, ma soprattutto vengano fatti i controlli dovuti. Bisogna rendere la normativa più stringente e la sicurezza deve essere al primo posto». Tra i rappresentanti dei lavoratori c' era ovviamente anche chi conosceva in prima persona i ma rittimi coinvolti. Sebastiano Previ ti della Federmar CisaI parla dell' amico Ferdinando Puccio: «Lo conosco bene è ragazzo d' oro, sempre attento su lavoro e sempre pronto a dare il massimo per l' azienda.

Questa disgrazia non ha giustificazioni».

«Oggi siamo riuniti - dice anche Noberto Novena di Rsa Uil - per chiedere chiarezza su quanto avvenuto. I lavoratori sono tenuti ad indossare mascherine e autorespiratori. Bisogna chiarire ogni cosa, nella tragedia sono stati coinvolti marittimi con esperienza. E' ancora prematuro attribuire le cause di quanto accaduto, nel 2016 queste cose non dovrebbero comunque accadere».

«Allarmi inascoltati, ancora troppe morti a bordo» / IL CASO

Genova - La tragedia di Messina. Le assicurazioni inglesi: in pochi seguono le regole. Denuncia dei sindacati: «Tagli alla formazione, la crisi mette a rischio la sicurezza sulle navi».



Genova - **Quella selva di leggi, decreti e linee guida internazionali, l'ultima approvata quest'anno, probabilmente non sta funzionando.** L'ennesimo campanello d'allarme è suonato un mese fa, quando i club P&I inglesi hanno scritto un nuovo avviso ribadendo la check list delle operazioni da compiere prima di scendere in tutta sicurezza in quegli «spazi confinati», luoghi che nella nave sono pericolosi proprio perchè possono essere saturi di gas nocivi. Come è accaduto a Messina, nelle cisterne del traghetto Sansovino. Quella lista di azioni scritta dagli assicuratori inglesi spiega quali comportamenti adottare e indica gli strumenti per evitare rischi, affidando soprattutto al rilevatore di gas tossici il ruolo fondamentale: sino a quando non ci sono le condizioni e l'aria non è nuovamente respirabile, non si deve entrare. **«Ma ci sono ancora troppi incidenti evitabili che provocano morti sulle navi» scrivono gli inglesi che quei decessi devono poi risarcire, sottintendendo che a bordo si sottovalutano i rischi.** «Nel settore dell'Oil & Gas, dove la pulizia delle cisterne è un'azione all'ordine del giorno, sia la formazione che le procedure, sono seguite in maniera scrupolosa - spiega **Marco Chiesa, manager di Bureau Veritas** - Tocca alle aziende fornire personale addestrato per queste operazioni, e deve essere pronto anche in caso di emergenza: il 50% dei decessi avviene perché un compagno si sente male e gli altri accorrono per aiutarlo, ma invece di salvarlo, si mettono in una situazione di rischio fortissimo». Ed è quello che nelle prime ricostruzioni è successo a Messina. **Le compagnie del settore petrolifero hanno investito, e quelle del marittimo?**

- segue

«Manca la formazione - spiega Remo Di Fiore, l'uomo che in Italia rappresenta l'Itf, il potente sindacato dei trasporti - Ma la colpa è soprattutto della crisi: ormai le compagnie non riescono nemmeno a coprire i costi operativi del viaggio di una nave, il settore è duramente colpito e per ridurre le spese, alcune compagnie tagliano dove possibile». **Anche sull'addestramento: «Nel mondo marittimo le regole ci sono e sono anche molto chiare, ma vanno rispettate. Non ha senso stringere ulteriormente le leggi, se tanto poi non vengono rispettate. E nel mondo marittimo non sempre avviene».** Dal primo luglio l'equipaggiamento per testare se i gas tossici non sono più un pericolo per chi cerca di entrare in una cisterna, è obbligatorio e deve essere presente a bordo. Lo ha stabilito l'Imo, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa del settore marittimo, ma «ci sono ancora casi di utilizzo improprio o nullo» scrivevano allarmati trenta giorni fa i club di assicuratori inglesi agli armatori, dopo l'ennesima morte su una nave. A far scattare l'ennesimo avviso era stato il ritrovamento del corpo di un ufficiale nella cisterna di una petroliera: c'erano volute 24 ore per trovarlo e l'inchiesta aveva stabilito che aveva ispezionato il luogo senza compilare la check list, senza quindi calcolare i rischi di quella operazione. «Ma alla fine chi paga è sempre il datore di lavoro -spiega Maurizio Dardani, avvocato esperto di diritto marittimo - È il datore di lavoro che deve adottare tutte le misure perché le operazioni siano svolte in sicurezza. Le indagini e l'inchiesta sono agli inizi, ma mi pare che sulle responsabilità la legge italiana non lasci spazio a dubbi».

Tragedia di Messina “fermo silenzioso” in porto

Una azione di protesta con una «fermata sul posto di lavoro in silenzio» di 5 minuti alle 11,00 di oggi dei lavoratori marittimi e portuali». E quanto indicano le Federazioni nazionali di Fil-Cgil, Fil-Cisl e Uil-transporti «a seguito del gravissimo incidente avvenuto a Messina del ripetersi di altri incidenti mortali avvenuti recentemente a Livorno e Salerno». «La “fermata sul posto di lavoro in silenzio” - spiegano le tre organizzazioni sindacali di categoria - avrà luogo alle ore 11, in contemporanea in tutta Italia con il suono delle sirene di tutte le navi nei porti nazionali. Il Ministero dei Trasporti convocherà ad horas un tavolo che riprenda l'esame che era stato avviato riguardante l'aggiornamento dei Dlgs 271 e 272 del 1999, norme specifiche dei settori marittimi e portuali che attengono alla materia della sicurezza».

L'INCHIESTA

Troppi rischi, poche garanzie le vite in transito dei marittimi

GIUSI SPICA Lavorano in media 84 ore la settimana, sette giorni su sette, con contratti che vanno dai 3 agli 11 mesi all'anno. Vivono sul posto di lavoro, lontano migliaia di chilometri dalla loro terra e dalla loro famiglia d'origine, e movimentano il 90 per cento delle merci di cui ci serviamo ogni giorno.

Il "transito" è la loro condizione esistenziale, a volte per scelta, altre per necessità. Sono i cinquemila marittimi siciliani, uomini e donne che passano la propria vita a bordo di mercantili, petroliere o - se va bene - navi da **crociera**. Ma anche chi ha avuto la possibilità di avvicinarsi a casa con le tratte a breve percorrenza non ha vita facile. «Troppi rischi, poche garanzie», denunciano i marittimi che ieri si sono dati appuntamento al molo di Messina.

Un sit in organizzato dai sindacati confederali per ricordare i quattro colleghi uccisi dall'acido solfidrico nella pancia della nave Sansovino. E' qui, a pochi passi dal traghetto della morte, che pregano per l'operaio sopravvissuto ricoverato in gravissime condizioni all'ospedale Papardo. «Chi va per mare sa quali rischi corre. E non c'è nessuno che almeno una volta non abbia temuto di non rivedere più i propri figli», dice Mimmo Piccione, 39 anni passati a solcare le acque di tutto il mondo.

«Ho iniziato sulle petroliere. Sei mesi a bordo, 50 giorni a terra. Dopo dodici anni ho vinto il concorso per le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, proprio quando è nata mia figlia». Oggi Piccione, direttore di macchina, fa la tratta Messina-Villa San Giovanni. Negli occhi ha ancora le immagini di quel 15 gennaio del 2006, quando vide morire quattro suoi colleghi per una collisione tra un traghetto e una nave. Ricorda l'incendio sulla nave cisterna su cui ha viaggiato da ragazzo e quella notte in Guascogna, nello Stretto della Manica, quando per sfuggire a una burrasca il suo mercantile trovò riparo in una piccola insenatura.

Avventura, adrenalina, passione. Ci vuole questo, accompagnato da una buona dose di coraggio, per fare questa vita. Sono passati più di 30 anni da quando Giuseppe Tesoriero, oggi capitano di lungo corso a Messina, viaggiava su una petroliera in acque thailandesi: «Avevamo paura che ci attaccassero i pirati.

Abbiamo messo i motori a tutto gas, perché non ci raggiungessero. Con la famiglia comunicavo di rado,



solo attraverso il ponte radio.

Sono stati anni duri ma eccitanti. Oggi il mestiere non è più lo stesso». E mette sul tappeto tutte le difficoltà per i giovani aspiranti marittimi. «Per mettere piede su una nave un ragazzo deve spendere dai 2.500 euro in su per la scuola di formazione. E poi ci sono i corsi anti-incendio, i corsi di primo soccorso e via dicendo. Tutti a pagamento». Si perché anche per fare il mozzo o il giovanotto di coperta o di macchina, le qualifiche più basse, bisogna frequentare istituti a pagamento. Se poi si vuole passare ai gradini più alti, quelli di marinaio, nostromo, ingrassatore o motorista, serve anche uno specifico esame in Capitaneria di porto. Per chi ha un diploma di scuola superiore, l'aspirazione è diventare ufficiali. Ma bisogna rivolgersi a istituti di alta formazione come l'Accademia navale civile di Genova. A numero chiuso e a pagamento.

Padre marinaio. Nonno marinaio. Bisnonno marinaio. Zio marinaio. Cugino marinaio.

Figlio e figlia marinai. Agostino Falanga, oggi responsabile della Uil Trasporti, scorre i nomi dell'albero genealogico ma non riesce a trovare nessun parente prossimo o lontano che abbia deciso di trascorrere la vita solo sulla terraferma. «Nelle mie vene scorre sangue e acqua di mare», scherza mentre racconta le sue avventure lungo i cinque continenti.

«Certo, un tempo ne valeva la pena. Grandi sacrifici, ma alla fine la famiglia di un marittimo stava bene. Poteva permettersi certi agi, come comprare una casa di proprietà. Adesso invece gli armatori sono sempre a caccia di manodopera a basso costo, specie per le qualifiche più basse. In una nave da **crociera** con 1600 lavoratori, 1200 sono filippini, romeni e stranieri cui non vengono applicati i contratti di lavoro nazionali. Almeno tremila marittimi siciliani non riescono a imbarcarsi».

Anche gli stipendi sono in calo. Si va dai 1200 euro netti al mese per il mozzo ai seimila, per il comandante, passando dai circa 3.500 euro del primo ufficiale. Ma le compagnie straniere arrivano anche fino a 15 mila euro al mese per i ruoli più alti, anche se spesso i contributi sono a carico del lavoratore. Eppure il sogno di lavorare in grandi città galleggianti come le navi da **crociera** o nei giganti del mare come le petroliere spesso si infrange sulla realtà. «C'è un boom di iscrizioni negli istituti a indirizzo nautico, da **Palermo**, a Trapani a Pozzallo. Molti diplomati, a causa della concorrenza feroce, non vengono nemmeno chiamati dagli armatori per il primo imbarco». E anche chi ce la fa, non è detto che resista: «Ne ho visti tanti giovani mollare - dice Falanga - se non ce l'hai nel Dna la tentazione è scappare», ammette Falanga.

©RIPRODUZIONE RISERVATA "Troppi pericoli, poche garanzie" Il problema degli imbarcati stranieri a cui non viene applicato il contratto di lavoro IL LUOGO L' interno del traghetto "Sansovino" dove, martedì scorso, sono morti tre marittimi LA PROTESTA I sindacati: "Poca sicurezza a bordo"

GIUSI SPICA

«Da anni chiediamo che la normativa sui porti venga attuata»

Oggi alle 11 i marittimi e i **portuali** si fermeranno per 5 minuti in tutta Italia

Tiziana Caruso MESSINA Confederati presenti, ma abbottonati, quasi ingessati. «Su quanto accaduto farà luce la magistratura», questa è stata la frase più pronunciata ieri durante il sit-in al molo Norimberga per commentare il disastro della "Sansovino". Le bandiere di Cgil, Cisl e Uil sono rimaste schierate a qualche centinaio di metri in linea d'aria dal traghetto ex Sire mar, mentre tutti i sindacalisti invocavano maggiore sicurezza sui posti di lavoro: «Da anni chiediamo che la normativa sui porti venga completata e attuata - ha commentato Lillo Oceano - che siano effettuati i controlli e che la sicurezza delle persone sia messa al primo posto. Adesso non è tempo di giudicare, ma chiediamo che la magistratura accerti quanto accaduto».

Tra le file della Cgil sul molo Norimberga era presente anche l'ex nostromo Antonio Varone: «Non bisogna mai scendere senza mascherina e bombola, ma se le casse fossero state bonificate a regola d'arte questa tragedia si sarebbe evitata».

A stupire è stata la poca presenza di dipendenti del settore marittimo, tra loro però c'era un ex compagno di classe e collega di Christian Micalizzi: «Ridevamo sempre, non so cosa sia accaduto su quella nave - ha detto

Cristian Squillaci oggi imbarcato sulle navi Blufferies -, so solo che non è facile svolgere il nostro lavoro, nel nostro settore le cose non vanno bene, sia economicamente che a livello psicologico, siamo continuamente sotto stress e le segreterie nazionali, anche con i nuovi contratti, non fanno nulla né per tutelarci, né per la sicurezza in mare. Siamo abbandonati».

Per Mariella Crisafulli della Cisl «è inaccettabile quanto accaduto e per questo chiediamo alle Istituzioni tutte di intensificare ancora di più l'impegno per la prevenzione degli infortuni e, soprattutto, maggiori controlli e vigilanza del rispetto delle norme di sicurezza, specialmente nelle attività più rischiose. Esprimiamo cordoglio alle famiglie - ha concluso la Crisafulli -, nell'attesa che si chiariscano presto le cause che hanno portato a questa tragedia».

I contorni del disastro appaiono opachi a moltissimi sindacalisti: «Non abbiamo idea di quello che è successo-hanno affermato Lillo D'Amico e Domenico De Domenico della Cisl-, aspettiamo le procedure e l'inchiesta in corso.

segue

Siamo qui sostanzialmente per chiedere maggiore sicurezza».

La Uil ha partecipato al sit-in con Noberto Novena chiarendo che «a perdere la vita sono stati marittimi molto preparati e con esperienza, non possiamo far al troche aspettare che la magistratura faccia il suo lavoro e chiedere maggiori controlli. Per il resto -ha detto Novena- non mi sento di esprimere alcun giudizio sulle cause di questa tragedia».

Oggi alle 11 i lavoratori marittimi e i portuali iscritti alla Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti si fermeranno per cinque minuti in tutta Italia in segno di protesta contro gli incidenti sul lavoro.

«Dopo i casi di Livorno, Salerno e Messina -si legge nella nota diramata -, ci fermeremo per cinque minuti contemporaneamente in tutta Italia con il suono delle sirene di tutte le navi nei porti nazionali. Il ministero dei Trasporti convochi ad horas un tavolo che riprenda l' esame che era stato avviato riguardante l' aggiornamento dei Dlgs 271 e 272 del 1999, norme specifiche dei settori marittimi e portuali che attengono alla materia della sicurezza».3.

TIZIANA CARUSO

Capo D' Orlando

Porto turistico, già completate le banchine

OOO Proseguono speditamente i lavori per la realizzazione del nuovo Porto Turistico di Capo d' Orlando , già avviati i lavori preparatori per i pontili ed ultimate le banchine nel pieno rispetto delle tempistiche programmate dalla direzione lavori. «Capo d' Orlando Marina» si propone di diventare il fiore all' occhio della nautica siciliana e la sua inaugurazione è prevista per giugno 2017. La costruzione, avviata nel 2015, ha raggiunto una percentuale del 70 per cento di avanzamento secondo il crono programma stabilito. Allo stato attuale lo specchio acqueo del bacino portuale ha ormai assunto la sua conformazione definitiva, in itinere la realizzazione degli edifici ospitanti tutti i servizi e le attività commerciali "Entro il mese di marzo 2017- afferma l' architetto Giuseppe Mangano, presidente del Consorzio che si occupa della costruzione del porto- saranno collocati i pontili galleggianti, destinati all' ormeggio delle imbarcazioni, l' assegnazione dei posti barca invece è già iniziata nel mese di giugno". Procedono secondo programma anche i lavori nell' area della banchina di riva che accoglierà le diverse attività commerciali, in totale 27 spazi di metratura dai 50 ai 100 metri quadrati, per fornire ai diportisti, aituristi ed ai cittadini orlandini una tipologia molto diversificata di prodotti e servizi. L' imponente bacino portuale ospiterà 562 posti barca riservati a imbarcazioni da 7,50 a 40 metri di lunghezza e l' ormeggio sarà in banchina con trappe a corpo morto. Dotato di un fondale profondo dai 3,5 m. ai 5 metri, il Marina si svilupperà su un' area di 183mila metri quadri tra spazi interni e banchine. Le costruzioni previste dal progetto a supporto dell' infrastruttura turistica racchiudono un' officina per le riparazioni e il rimessaggio ed una passeggiata di negozi che si estende a livello della banchina su circa 3mila metri quadri. (*FALA*)

World Maritime News

Australia's Port of Brisbane has welcomed its first 8500 TEU class container vessel into the port, the Maersk Lloyd Don Carlos.

Port of Brisbane Pty Ltd (PBPL) CEO, Roy Cummins, said this was a significant milestone in the Port of Brisbane's ongoing work to optimise its navigational channel and ensure Brisbane was able to safely handle the larger container vessels and bulk carriers of the future.

"As vessels increase in size and demand grows for Australian ports to take these larger vessels, PBPL has taken a firm view that in the future, Port of Brisbane will never be the limiting factor on the east coast of Australia," said Cummins.

"Far from being the limiting factor this confirms that, under certain tidal conditions, Port of Brisbane is able to accommodate 8500teu vessels. This is a very positive outcome for our customers, exporters and the Queensland economy more broadly. As the international freight task continues to grow, we are beginning to receive requests to handle 8500teu vessels. The arrival of the Lloyd Don Carlos has provided real-time information to help us calibrate the future requirements of Port of Brisbane's navigational channel."

Port of Brisbane worked with key stakeholders including Maritime Safety Queensland, Brisbane Marine Pilots, Maersk and Patrick Terminals, while using underwater keel clearance technology to inform the early simulation exercises and the vessel's actual arrival/departure.

The 8533TEU Maersk vessel exchanged approximately 700 containers, discharging empty refrigerated containers and loading chickpea container exports. The ship berthed at Patrick Terminals while in port.

During its time at the Port of Brisbane, PBPL presented the captain of the vessel with a plaque to commemorate its maiden voyage.

Port of Brisbane facilitates the majority of Queensland's international containerised trade and in 2015/16, the port's container trade grew to more than 1.14 million TEUs, led by full import containers which grew 1.7% on the previous year.

Shipping. Allarme di Federagenti Logistica, l'Italia spreca 10 miliardi

Raoul de Forcade
ROMA

«L'Italia butta alle ortiche, per inefficienza del settore trasporti e logistica e per la dipendenza da operatori stranieri, un quinto del surplus commerciale dell'industria. Dieci miliardi che sono regalati a trasportatori logistici stranieri che operano al servizio dell'economia italiana».

A lanciare l'allarme è stato ieri a Roma, all'assemblea nazionale di Federagenti, il leader dell'associazione, Gian Enzo Duci, il quale ha presentato un'elaborazione di alcuni dati recenti delle Nazioni Unite. «L'Italia - ha det-

portazioni sono balzate a 24,3 miliardi. La forbice è, per l'appunto, di quasi 10 miliardi». L'Olanda, ha poi ricordato il numero uno degli agenti marittimi, «è Paese leader nella logistica, e ha una bilancia commerciale dei trasporti attiva per 15 miliardi. La Germania paga un prezzo analogo al nostro, con uno squilibrio di 10 miliardi nella bilancia-trasporti; in un quadro, però, totalmente differente, che vede la logistica generare almeno quattro volte il numero di posti di lavoro dell'Italia». In un momento di sostanziale stasi del commercio mondiale via mare (+2,1% nel 2015 rispetto al 2014), ha sottolineato Duci, «le cose rischiano di peggiorare rapidamente: le grandi aggregazioni e concentrazioni stanno rivelando il loro reale significato, in molti casi dietro a esse si celano decisioni dirigenziali di governi che cambiano radicalmente gli assetti concorrenziali del mercato».

Un esempio «è la Cina che, con la strategia *one belt one road* (cioè la rete che comprende i Paesi e i porti della nuova Via della seta, si veda *Il Sole 24 Ore* del 29 novembre, ndr), e con gli investimenti strategici, punta a rafforzare quel 9,6 dell'Pil (970 miliardi di dollari) che è già generato dal solo settore marittimo e portuale». L'Italia, ha detto Duci, deve essere in grado di presentarsi come sistema (e non a caso all'assemblea erano presenti anche Confindustria, Confetra e Confcommercio) a un mercato che «per l'ennesima volta propone opportunità irripetibili: un report presentato in questi giorni a Rotterdam dallo studio di consulenza Mds ha spiegato - prefissa eccezionali opportunità per il Mediterraneo. Sino a pochi anni fa, infatti, la spedizione di un container, via Trieste, per il Far East costava 158 dollari in più rispetto alla spedizione via Rotterdam; con gli assetti e le alleanze previsti per il 2017, Trieste sarebbe, per la Baviera, più conveniente di ben 380 dollari».

GRANDI ACQUISIZIONI

I danesi di Maersk hanno annunciato di aver raggiunto un accordo per l'acquisto della tedesca Hamburg Sud

to - regala gran parte del suo fatturato trasporti a operatori esteri». Un segnale di pericolo arrivato proprio nelle ore in cui è stata ufficializzato l'avvio dell'ennesima grande operazione di acquisizione da parte di due big dello shipping. Il gruppo danese Maersk, numero uno al mondo nel settore container, ha annunciato di aver stretto un accordo per acquisire la tedesca Hamburg Sud (settimo operatore del comparto). Una strategia che potrà avere ricadute anche sull'Italia, dove entrambe le compagnie hanno diversi uffici (la Hamburg a Genova, Livorno e Salerno). Con questa mossa Maersk porterà la sua flotta portacontainer a oltre 740 unità per una capacità di circa 3,8 milioni di teu (container da 20 piedi).

Nel 2005, ha sottolineato Duci, l'Italia «esportava quasi 15 miliardi di euro di servizi di trasporto e ne importava 21,5 miliardi. Nel 2015 le esportazioni, e quindi la capacità degli operatori italiani di penetrare altri mercati, è calata a 14,5 miliardi mentre le im-

Deficit logistico, ogni anno l' Italia è costretta a "pagare" dieci miliardi

GENOVA. Dieci miliardi di euro ogni anno. A tanto arriva la cifra che l' Italia getta al vento a causa della dipendenza da operatori stranieri e per l' inefficienza nei settori dei trasporti e della logistica. Il dato, emerso ieri a Roma durante l' assemblea nazionale di Federagenti, è stato presentato come un grido d' allarme da parte dei vertici della categoria degli agenti marittimi, che hanno sottolineato come un quinto del surplus commerciale dell' industria nazionale venga perso a causa di ritardi infrastrutturali che pesano specialmente nel confronto con i porti del Nord Europa.

Ma quella di ieri è stata pure la giornata del botta e risposta a distanza tra la Filt Cgil e il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci. Il sindacato ha dichiarato di essere fortemente perplesso sul pensiero, espresso nei giorni scorsi dal numero uno di Federagenti al Secolo XIX/The MediTelegraph, che ha valutato «minimo» il rischio di tagli all' occupazione nelle agenzie marittime italiane dopo le prime indiscrezioni circa l' imminente acquisizione di Hamburg Süd da parte di Maersk Line. «Chiediamo un tavolo nazionale ha dichiarato Daniele Gadaleta, responsabile

agenzie marittime Filt Cgil Genova per ché riteniamo che la situazione occupazionale che riguarda gli agenti marittimi italiani sia critica: ci sono centinaia di posti di lavoro in bilico». «Le parole di Duci ha aggiunto Gadaleta ci hanno lasciati perplessi. Il settore è stato negli ultimi mesi colpito da fallimenti, fusioni e cessioni che hanno coinvolto grandi gruppi a livello mondiale». Ma la replica dell' ex presidente di Assagenti non si è fatta attendere. «Quella del sindacato ha dichiarato è un' accusa del tutto estemporanea. La nostra, in Italia, è una categoria forte. E poi non è possibile fare di tutta l' erba un fascio: il fallimento Hanjin Italy e l' acquisizione di Hamburg Süd da parte di Maersk Line, giusto per fare un esempio, sono casi molto differenti tra loro».

Ma quella di ieri a Roma è stata un' assemblea caratterizzata anche da un dibattito serrato che ha visto protagonisti, su invito di Federagenti, Confindustria, Confetra e Confcommercio, tutte realtà comunque chiamate a dialogare e collaborare fra loro, anche al di là delle divergenze esistenti. L' Italia si è detto deve trovare campioni, ma specialmente deve essere in grado di presentarsi come si stema a un mercato che per l' ennesima volta, ha evidenziato Duci, propone opportunità irripetibili. Oggi l' Olanda, Paese leader nella logistica, ha una bilancia commerciale dei trasporti attiva per 15 miliardi. La Germania paga un prezzo analogo al nostro con uno squilibrio di 10 miliardi nella bilancia trasporti ma in un quadro totalmente differente che vede la logistica generare almeno quattro volte il numero di posti di lavoro dell' Italia.

E le cose, per il nostro Paese, potrebbero peggiorare in un mercato dei trasporti conteso e attraversato da fenomeni dirompenti.

ASSEMBLEA FEDERAGENTI



Trasporti, persi dieci miliardi ogni anno

L'Italia butta alle ortiche per inefficienza del settore trasporti e logistica e per la dipendenza da operatori stranieri un quinto del surplus commerciale dell'industria ogni anno. Dieci miliardi che sono regalati a trasportatori logistici stranieri che operano al servizio dell'economia italiana. I recentissimi dati delle Nazioni Unite elaborati e presentati ieri a Roma da Federagenti sono emblematici: l'Italia regala gran parte del suo fatturato trasporti a operatori esteri. Nel 2015 esportava quasi 15 miliardi di Euro di servizi di trasporto e ne importava 21,5 miliardi. Nel 2015 le esportazioni e quindi la capacità degli operatori italiani di penetrare altri mercati è calata a 14,5 miliardi mentre le importazioni sono balzate

a 24,3 miliardi. La forbice è, per l'appunto, di quasi 10 miliardi. La Germania paga un prezzo analogo al nostro con un squilibrio di 10 miliardi nella bilancia-trasporti ma in un quadro totalmente differente che vede la logistica generare almeno quattro volte il numero di posti di lavoro dell'Italia. E le cose rischiano di peggiorare rapidamente in un mercato dei trasporti container attraversato da fenomeni dirompenti, a fronte di una stasi del commercio mondiale via mare (12,1° nel 2015 rispetto all'anno precedente) le grandi aggregazioni e concentrazioni stanno rivelando il loro reale significato, in molti casi dietro a esse si celano decisioni dirigistiche di governi che cambiano radicalmente gli assetti concorrenziali del mercato.

Assemblea Federagenti: Duci (pres.), logistica sfida per sistema Paese. Russo (MIT), il perno sono i porti

Gian Enzo Duci, presidente Federagenti: "La logistica è ormai una sfida tra sistemi Paese e l'Italia deve recuperare un deficit in questo settore che raggiunge i 10 miliardi di euro". Ivano Russo (MIT): "Per vincere la competizione con porti-nazione come i porti del Nord Europa l'unica chance è che l'Italia diventi una nazione-porto".

L'Assemblea annuale di Federagenti che si è svolta a Roma ha ospitato un vivace dibattito sui destini della sfida logistica per l'Italia, anche alla luce dell'ultima riforma governativa che ha rivoluzionato il settore e dei provvedimenti per rilanciare sia i traffici portuali che l'intermodalità e l'integrazione ferroviaria e marittima.

La relazione di Gian Enzo Duci ha posto l'accento soprattutto sul contesto internazionale in cui avviene la competizione tra grandi gruppi e operatori che sono o direttamente emanazione degli Stati dove prevale ancora l'economia pubblica (come la Cina) o sono indirettamente supportati dai governi nazionali anche in regime di piena economia liberistica o addirittura laddove severi vincoli sugli aiuti di Stato come in Europa (e la citazione ha riguardato, in particolare, il caso di Deutsche Post, che con Dhl domina il mercato mondiale, ma che ricevuto consistenti aiuti dallo Stato e ha ancora una consistente partecipazione in mano pubblica). Il presidente di Federagenti ha illustrato una lunga serie di dati che hanno descritto una situazione in cui la competizione avviene soprattutto tra sistemi Paese ed evidenziato, invece, la debolezza del nostro Paese, esplicitata soprattutto da un dato, cioè il fatto che l'Italia importa un valore logistico pari a 24,308 milioni di euro mentre esporta un corrispondente valore di 14,442 milioni di euro, con un deficit quindi pari a quasi 10 milioni di euro (-9,866 mln, secondo dati riferiti al 2015).

Nella discussione della tavola rotonda, sono intervenuti il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, Alberto Ricci, il presidente di Confetra, Nereo Marcucci e il vicepresidente di Confcommercio, Paolo Uggè, che hanno confermato l'urgenza che l'Italia intraprenda una svolta nel settore logistico pena la definitiva decadenza dell'intero sistema. I tre rappresentanti delle diverse associazioni hanno confermato che si sta realizzando un positivo cambio di strategia che punta all'unificazione degli sforzi per consentire uno sviluppo complessivo del settore, uscendo dalla logica dei comparti che si fanno concorrenza tra loro, ma perdono poi la partita complessiva contro i competitori soprattutto esteri. In particolare per quanto riguarda il settore dell'autotrasporto, il vicepresidente di Confcommercio Uggè ha sottolineato che "o è capace di fare un salto di qualità o è destinato a scomparire".

Molto articolata l'analisi di Ivano Russo, stretto collaboratore del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che insieme al responsabile della Struttura strategica di missione del MIT Ennio Cascetta, ha portato avanti in questo ultimo periodo la preparazione dei vari piani di riforma e, soprattutto, di programmazione dei vari interventi in un'ottica di integrazione e sinergia tra tutte le componenti. Russo ha invitato a non confrontare realtà tra loro difficilmente commensurabili: i porti del Nord Europa – ha osservato – sono porti-Nazione, grandi strutture cresciute al servizio dell'industria manifatturiera e dei servizi e favorite anche dal costituire un terminale delle attività dei territori retrostanti. I porti italiani – ha spiegato ancora Russo – sono invece porti nati con caratteristiche soprattutto commerciali, cioè di puro scambio di merci, e sfavoriti da una condizione orografica e territoriale addirittura sfavorevole rispetto a quanto comunemente si pensi.

segue

“Ci sono alcune parole d’ordine che hanno successo per la loro presa mediatica, ma di cui non si approfondisce abbastanza il significato: l’Italia è una piattaforma logistica per la sua posizione al centro del Mediterraneo, ma in realtà ha ben poco le caratteristiche di una piattaforma che – come dice la parola – dovrebbe svilupparsi soprattutto in un territorio piatto: dietro i nostri porti ci sono le montagne, così come grandi catene montuose – oltre l’urbanizzazione – ostacolano i collegamenti sia orizzontali che verticali”, ha spiegato ancora il dirigente del Mit.

Per Russo, l’unica possibilità perché l’Italia vinca la sfida è che si realizzi una crescita complessiva e integrata del sistema: “Contro porti del Nord Europa o anche di altre parti del mondo che sono dei veri porti-Nazione, l’Italia deve riuscire a costruire un sistema che faccia diventare tutti i porti della Nazione quasi un unico porto, una sfida che oggi le moderne tecnologie rendono possibile se, però, si realizza l’unione degli sforzi di tutti gli attori del settore, in sinergia con la politica ma andando anche oltre quelle che possono essere le iniziative e le realizzazioni della politica”, ha concluso il collaboratore di Delrio.

Agenzie marittime, Cgil in allarme per l'occupazione

Genova - Secondo i sindacati non convincono le parole del presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che ha valutato "minimo" il rischio tagli all'occupazione.



Genova - **Gigantismo navale, calo dei noli e dei traffici commerciali sono alla base della rivoluzione che sta coinvolgendo le agenzie marittime. Fusioni, fallimenti, acquisizioni a livello mondiale si riflettono sulla nostra città, facendo pagare all'occupazione il prezzo di tali operazioni.** Non più tardi di qualche giorno fa sono arrivate le lettere di licenziamento ai 95 dipendenti di Hanjin Italy, la maggior parte operanti a Genova. Solo in questo anno China Shipping ha cessato l'attività e in virtù di un accordo sindacale unitario i circa sessanta dipendenti sono passati a Cosco; la società Cma Cgm ha acquisito i mandati di Delta e Apl, con un saldo occupazionale negativo ancora da concludersi. E' in corso un'operazione tra Uasc e Hapag Loyd, rispettivamente 100 e 270 dipendenti; la stampa internazionale ha annunciato la fusione tra le compagnie giapponesi Nyk, Mol e K Line che su Genova sono rappresentate da tre differenti agenzie; e infine Maersk che sta acquisendo Hamburg Sud, **operazione sulla quale non convincono le parole del presidente di Federagenti Gian Enzo Duci che ha valutato "minimo" il rischio tagli all'occupazione.** Insomma una situazione complessiva del comparto in evoluzione nella quale non vorremmo che a pagare il conto di una crisi di sistema fossero come sempre i lavoratori. Per questi motivi Filt Cgil chiede alle Istituzioni una maggiore attenzione alle politiche commerciali internazionali a tutela non solo dell'occupazione ma anche dell'economia marittima e dell'indotto della catena logistica e dei servizi.

** Coordinatore e responsabile Agenzie e Spedizionieri Filt Cgil Genova*

Trasporti e logistica, l'Italia perde ogni anno 10 miliardi

Roma - L'allarme lanciato da Gian Enzo Duci, presidente Federagenti, durante l'assemblea nazionale degli agenti marittimi.



Roma - **L'Italia butta alle ortiche per inefficienza del settore trasporti e logistica e per la dipendenza da operatori stranieri un quinto del surplus commerciale dell'industria.** Dieci miliardi che sono regalati a trasportatori logistici stranieri che operano al servizio dell'economia italiana. I recentissimi dati delle Nazioni Unite elaborati e presentati oggi a Roma da Federagenti sono emblematici: l'Italia regala gran parte del suo fatturato trasporti a operatori esteri. Nel 2005 esportava quasi 15 miliardi di Euro di servizi di trasporto e ne importava 21,5 miliardi. **Nel 2015 le esportazioni e quindi la capacità degli operatori italiani di penetrare altri mercati è calata a 14,5 miliardi mentre le importazioni sono balzate a 24,3 miliardi. La forbice è, per l'appunto, di quasi 10 miliardi.** L'Olanda, paese leader nella logistica, ha una bilancia commerciale dei trasporti attiva per 15 miliardi. La Germania paga un prezzo analogo al nostro con un squilibrio di 10 miliardi nella bilancia-trasporti ma in un quadro totalmente differente che vede la logistica generare almeno quattro volte il numero di posti di lavoro dell'Italia. E le cose rischiano di peggiorare rapidamente in un mercato dei trasporti container attraversato da fenomeni dirompenti, a fronte di una stasi del commercio mondiale via mare (+2,1% nel 2015 rispetto all'anno precedente) le grandi aggregazioni e concentrazioni stanno rivelando il loro reale significato, in molti casi dietro a esse si celano decisioni dirigistiche di governi che cambiano radicalmente gli assetti concorrenziali del mercato.

Il presidente di Federagenti, **Gian Enzo Duci** ha quindi ricordato, nei trasporti terrestri, il caso della Svizzera e di Alptransit (la rivoluzione del ferro in Europa), ma ancor di più (proprio per i trasporti marittimi) quello della Cina che con la strategia One belt One road, e con gli investimenti strategici punta a rafforzare quel 9,6 del Pil (970 miliardi di dollari) che è già generato dal solo settore marittimo e portuale.

- segue

Casi che chiamano l'Italia a una riflessione profonda e strategica sul suo futuro. **L'assemblea è stata caratterizzata da un dibattito serrato che ha visto protagonisti, su provocazione di Federagenti, le tre Confederazioni (Confindustria rappresentata dal presidente di Livorno Massa Carrara, Alberto Ricci; Confebra dal presidente Nereo Marcucci; e da Confcommercio dal vice presidente Paolo Uggè).** Confederazioni - come è emerso - comunque chiamate a dialogare e collaborare fra loro, anche al di là delle divergenze esistenti. L'Italia - si è detto - deve trovare campioni, ma specialmente deve essere in grado di presentarsi come sistema a un mercato che per l'ennesima volta - ha sottolineato ancora Duci - propone opportunità irripetibili.

E il presidente di Federagenti ha citato uno studio presentato in questi giorni a Rotterdam, dallo studio di consulenza Mds, dal quale scaturiscono eccezionali opportunità per il Mediterraneo (sino a pochi anni fa la spedizione di un container via Trieste per il Far East costava 158 dollari in più rispetto alla spedizione via Rotterdam; con gli assetti e le alleanze previsti per il 2017, Trieste sarebbe per la Baviera più conveniente di ben 380 dollari). **Le conclusioni sono state tracciate da Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.** Russo ha ricordato i provvedimenti già tradotti in legge relativi alla riforma portuale e all'adozione di misure strutturali per il rilancio e la semplificazione del comparto logistico e portuale invitando gli operatori a collaborare fattivamente, ha rimarcato come non esista un'ora X per l'applicazione della riforma portuale bensì un work in progress; ciò in un paese che ha creato un'offerta portuale a macchia di leopardo, ad esempio favorendo la dilatazione sconsiderata dell'offerta di terminal container.

Assemblea Federagenti: Uggè, fare sistema per competere con i giganti mondiali

(FERPRESS) – Roma, 1 DIC – Un pesce grande che si mangia il più piccolo. Si è aperta con un'immagine eloquente l'assemblea pubblica di Federagenti, questa mattina a Roma. I giganti del trasporto mondiale, dalla Cina alla Corea, pronti a mangiarsi i 'pesci piccoli' di un 'non sistema', spesso diviso. Ma una rimonta è ancora possibile, hanno concordato i relatori, e si chiama aggregazione: tanti piccoli pesci a formarne uno grande capace di invertire la rotta e competere con i 'giganti'.

Ci crede il presidente di Confrtrasporto e vicepresidente di Confcommercio Paolo Uggè, tra i relatori dell'assemblea-convegno che quest'anno ha messo al centro il tema della logistica e dei porti lanciando l'appello "Cercansi campioni".

"I nuovi campioni nascono dalla capacità di fare sistema – dichiara il presidente di Confrtrasporto Uggè – Per questo la riforma dei porti, ad esempio, può rappresentare un ottimo punto di partenza verso opportunità di crescita e competitività. I nodi sono l'aggregazione e l'intermodalità, che è nello spirito di Confrtrasporto, nata proprio per mettere assieme le tre principali espressioni del settore: gomma, ferro e mare.

"Oggi dobbiamo confrontarci con tre grandi questioni – spiega Uggè – il raddoppio del canale di Suez, la Via della seta, che apre un capitolo anche sul trasporto ferroviario (in 15 giorni le merci arrivano dalla Cina all'Europa del Nord), e il Gottardo, che ci pone in una condizione di indispensabile intervento rapido sul fronte dell'intermodalità. Se non si fa presto, l'idea del Corridoio 24 rischia di vedere invertita l'originaria rotta".

Uggè ricorda il progetto, sfumato, di dar vita, dieci anni fa, a un grande operatore logistico in Italia attraverso l'asse Ferrovie-Poste-Imprese di trasporto. "La cosa non andò in porto e nei tempi a seguire le ferrovie hanno lasciato al trasporto su gomma la possibilità di espandersi anche dove non avrebbe dovuto, con il risultato di uno squilibrio che ha accentuato la disconnessione del Paese", spiega il presidente di Confrtrasporto.

Paolo Uggè, ha infine invocato un recupero del valore della politica dei trasporti, magari attraverso la ricostituzione della Consulta del trasporto e della logistica con il compito di effettuare operazioni di interconnessione tra le diverse realtà del settore.

Federagenti: l'assemblea invita Confederazioni alla collaborazione. 10 mld di surplus commerciale persi nel settore trasporti

(FERPRESS) – Roma, 1 DIC – L'Italia butta alle ortiche per inefficienza del settore trasporti e logistica e per la dipendenza da operatori stranieri un quinto del surplus commerciale dell'industria. Dieci miliardi che sono regalati a trasportatori logistici stranieri che operano al servizio dell'economia italiana.

I recentissimi dati delle Nazioni Unite elaborati e presentati oggi a Roma da Federagenti sono emblematici: l'Italia regala gran parte del suo fatturato trasporti a operatori esteri. Nel 2005 esportava quasi 15 miliardi di Euro di servizi di trasporto e ne importava 21,5 miliardi. Nel 2015 le esportazioni e quindi la capacità degli operatori italiani di penetrare altri mercati è calata a 14,5 miliardi mentre le importazioni sono balzate a 24,3 miliardi. La forbice è, per l'appunto, di quasi 10 miliardi.

L'Olanda, paese leader nella logistica, ha una bilancia commerciale dei trasporti attiva per 15 miliardi. La Germania paga un prezzo analogo al nostro con un squilibrio di 10 miliardi nella bilancia-trasporti ma in un quadro totalmente differente che vede la logistica generare almeno quattro volte il numero di posti di lavoro dell'Italia.

E le cose rischiano di peggiorare rapidamente in un mercato dei trasporti container attraversato da fenomeni dirompenti; a fronte di una stasi del commercio mondiale via mare (+2,1% nel 2015 rispetto all'anno precedente) le grandi aggregazioni e concentrazioni stanno rivelando il loro reale significato: in molti casi dietro a esse si celano decisioni dirigistiche di governi che cambiano radicalmente gli assetti concorrenziali del mercato.

Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci ha quindi ricordato, nei trasporti terrestri, il caso della Svizzera e di Alptransit (la rivoluzione del ferro in Europa), ma ancor di più (proprio per i trasporti marittimi) quello della Cina che con la strategia One belt One road, e con gli investimenti strategici punta a rafforzare quel 9,6 del Pil (970 miliardi di dollari) che è già generato dal solo settore marittimo e portuale. Casi che chiamano l'Italia a una riflessione profonda e strategica sul suo futuro.

L'assemblea è stata caratterizzata da un dibattito serrato che ha visto protagonisti, su provocazione di Federagenti, le tre Confederazioni (Confindustria rappresentata dal presidente di Livorno Massa Carrara, Alberto Ricci; Confetra dal presidente Nereo Marcucci; e da Confcommercio dal vice presidente Paolo Uggè). Confederazioni – come è emerso – comunque chiamate a dialogare e collaborare fra loro, anche al di là delle divergenze esistenti.

- segue

L'Italia – si è detto – deve trovare campioni, ma specialmente deve essere in grado di presentarsi come sistema a un mercato che per l'ennesima volta – ha sottolineato ancora Duci – propone opportunità irripetibili. E il presidente di Federagenti ha citato uno studio presentato in questi giorni a Rotterdam, dal consulente internazionale MDS, da cui scaturiscono eccezionali opportunità per il Mediterraneo (sino a pochi anni fa la spedizione di un container via Trieste per il Far East costava 158 dollari in più rispetto alla spedizione via Rotterdam; con gli assetti e le alleanze previsti per il 2017, Trieste sarebbe per la Baviera più conveniente di ben 380 dollari).

Le conclusioni sono state tracciate da Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Russo ha ricordato i provvedimenti già tradotti in legge relativi alla riforma portuale e all'adozione di misure strutturali per il rilancio e la semplificazione del comparto logistico e portuale invitando gli operatori a collaborare fattivamente, ha rimarcato come non esista un'ora X per l'applicazione della riforma portuale bensì un work in progress; ciò in un paese che sconta comunque gli effetti di aver creato un'offerta portuale a macchia di leopardo, ad esempio favorendo la dilatazione sconsiderata dell'offerta di terminal container.

Trasporti: Duci, In Italia serve campione della logistica

Presidente, tavolo nazionale porti o confederazioni



(ANSA) - GENOVA, 1 DIC - "Abbiamo bisogno di un campione italiano nel settore della logistica e del trasporto, un soggetto attivo del cambiamento". E' la proposta lanciata dal presidente di Federagenti, la federazione delle agenzie marittime italiane all'assemblea annuale a Roma, per riportare in attivo la bilancia commerciale dei trasporti e cogliere le opportunità del mercato senza che anche le scelte positive passino da soggetti esteri. Servono campioni della logistica e soprattutto l'Italia deve presentarsi al mercato come sistema.

Le vie potrebbero essere due: il tavolo nazionale di coordinamento dei porti, previsto dalla legge di riforma, potrebbe interloquire con i grandi operatori mondiali oppure potrebbero farlo le confederazioni (da Confetra a Confcommercio) funzionando come punto di aggregazione. "Serve un soggetto che abbia dimensioni tali da poter parlare ai tavoli internazionali in cui le decisioni strategiche che un tempo erano prese nei cda delle aziende oggi sono sempre più appannaggio di sistemi Paese: vedi la Svizzera che buca le Alpi e gli interventi degli Stati, come Taiwan che mette le linee di credito a disposizione delle compagnie marittime di linea per salvarle, il Giappone che spinge la fusione fra le sue compagnie di trasporto container, la Cina che impone la fusione di Cosco e China shipping - spiega Duci -. Questo, in un tessuto frammentato come quello italiano, rischia di essere un problema drammatico, perché noi abbiamo difficoltà ad avere i soggetti che possano interloquire con questi mega decisori, che siano mega alleanze, o governi e sistemi paese". (ANSA).

Trasporti: Federagenti, Italia regala 10 mld a stranieri



(ANSA) - GENOVA, 01 DIC - L'Italia è affetta da dipendenza dai trasportatori esteri. "Butta alle ortiche per inefficienza del settore trasporti e logistica e per la dipendenza dagli operatori stranieri un quinto del surplus commerciale dell'industria. Dieci miliardi regalati a trasportatori logistici stranieri che operano al servizio dell'economia italiana", è l'analisi messa sul tavolo dall'assemblea di Federagenti, la Federazione italiana degli agenti marittimi che invita alla collaborazione le altre confederazioni per presentarsi come un sistema italiano unico per cogliere le opportunità presenti sul mercato invece di lasciare ad altri l'iniziativa. Ecco i dati delle Nazioni Unite elaborati e presentati a Roma da Federagenti: l'Italia nel 2005 esportava quasi 15 miliardi di euro di servizi di trasporto e ne importava 21,5 miliardi. Nel 2015 le esportazioni e quindi la capacità degli operatori italiani di penetrare altri mercati è calata a 14,5 miliardi mentre le importazioni sono balzate a 24,3 miliardi. La forbice è di quasi 10 miliardi.(ANSA).